Esteban Mira Caballos

EL SISTEMA NAVAL DEL IMPERIO ESPAÑOL

Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI



Esteban Mira Caballos

EL SISTEMA NAVAL DEL IMPERIO ESPAÑOL

Armadas, flotas y galeones en el siglo XVI





EL SISTEMA NAVAL DEL IMPERIO ESPAÑOL

ARMADAS, FLOTAS Y GALEONES EN EL SIGLO XVI

Esteban Mira Caballos



ISBN: 978-84-15930-67-9

http://puntodevistaeditores.com

info@puntodevistaeditores.com

ÍNDICE

EL AUTOR

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I. ESPAÑA EN EL CONTEXTO EUROPEO

1. PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DEL ATLÁNTICO
2. CORSARIOS AL ACECHO DEL IMPERIO

CAPÍTULO II. LA NAVEGACIÓN CON AMÉRICA

1. EL TONELAJE DE LOS NAVÍOS
2. LA TRIPULACIÓN
3. LA NAVEGACIÓN EN CONVOY
4. DEBATES SOBRE EL SISTEMA NAVAL

CAPÍTULO III. VIDA COTIDIANA A BORDO

1. UN ESPACIO ANGOSTO
2. HIGIENE
3. ALIMENTACIÓN
4. RELIGIOSIDAD
5. DIVERSIONES Y SEXUALIDAD
6. DELINCUENCIA
7. ENFERMEDAD Y MUERTE A BORDO

CAPÍTULO IV. EL SISTEMA NAVAL DEL IMPERIO

1. LA FINANCIACIÓN
2. UN SISTEMA FLEXIBLE

CAPÍTULO V. LAS ARMADAS PENINSULARES

1. LA ARMADA DE VIZCAYA
2. LA ARMADA GUARDACOSTAS DE ANDALUCÍA
3. LA ARMADA REAL DE LAS GALERAS DE ESPAÑA
4. LA ARMADA GUARDACOSTAS DEL LEVANTE

5. LA ARMADA GUARDACOSTAS DE CATALUÑA

CAPÍTULO VI. ARMADAS EN LA PENÍNSULA ITÁLICA

1. LA ESCUADRA DE GALERAS DE GÉNOVA
2. LA ARMADA DE NÁPOLES
3. LA ARMADA DE SICILIA

CAPÍTULO VII. LAS ARMADAS AMERICANAS

1. LA ARMADA DE LA GUARDA DE LA CARRERA
2. LA ARMADA DEL CARIBE
2. OTRAS ARMADAS AMERICANAS EN EL SIGLO XVI

CAPÍTULO VIII. EL DOMINIO DEL ATLÁNTICO

1. LA ENCARNIZADA LUCHA POR EL MAR TENEBROSO
2. LA DERROTA DE LA INVENCIBLE

CAPÍTULO IX. LA DISPUTA POR EL ***MARE NOSTRUM***

1. LA MEDIA LUNA FRENTE A LA CRUZ
2. LA GRAN BATALLA DE LEPANTO

CONCLUSIONES

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVOS
BIBLIOGRAFÍA

APÉNDICES

APÉNDICE I
APÉNDICE II
APÉNDICE III

GLOSARIO BÁSICO

EL AUTOR

Esteban Mira Caballos, natural de Carmona, es doctor en Historia de América por la Universidad de Sevilla, miembro correspondiente extranjero de la Academia Dominicana de la Historia (2004) y del Instituto Chileno de Investigaciones Genealógicas (2013). Ejerció de becario de Formación de Personal Investigador de la Junta de Andalucía (1991-1995) y fue, asimismo, profesor visitante en el Instituto de Historia de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (1994). Ha sido galardonado con varios premios, como el de la Fundación Xavier de Salas, el de la Obra Pía de los Pizarro y el José María Pérez de Herrasti y Narváez. En el año 2008 fue finalista del premio Algaba de investigación histórica.

Tiene en su haber una veintena de libros y más de un centenar de artículos y ponencias, la mayor parte referidas al descubrimiento y la conquista de América. Ha colaborado con más cien entradas en el *Diccionario Biográfico Español*, en el Vol. I de una *Historia general del pueblo dominicano* y en el Vol. II de la *Historia militar de España* editada por el Instituto de Historia Militar de Madrid. Sus libros más recientes son los siguientes: *La Española, epicentro del Caribe en el siglo XVI* (Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2010), *Hernán Cortés: el fin de una leyenda* (Badajoz, Fundación de los Pizarro, 2010), *Hernando de Soto, el conquistador de las tres Américas* (Barcarrota, Excmo. Ayuntamiento, 2012). *Imperialismo y poder. Una historia desde la óptica de los vencidos* (El Ejido, Círculo Rojo, 2013), *Historia de la Villa de Solana de los Barros. Sus ordenanzas de 1554* (Badajoz, Diputación Provincial, 2014) y *La gran armada colonizadora de Nicolás de Ovando, 1501-1502* (Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 2014). Actualmente

trabaja en un estudio sobre Francisco Pizarro y la conquista del incario para la Fundación Pizarro.

INTRODUCCIÓN

En este libro analizaremos la estructura naval del imperio español en el siglo XVI, su organización por el emperador Carlos V y su perfeccionamiento durante el reinado de Felipe II. Un inciso previo: a lo largo de este libro aludimos indistintamente al Imperio español o al Imperio de los Habsburgo, o de los Austrias, para referirnos a la misma estructura política, al imperio de Carlos V y Felipe II, el mismo del que se decía que el sol no nacía ni se ponía porque poseía territorios en todos los continentes conocidos.

El emperador Carlos, auténtico césar de la cristiandad, heredó unos territorios de unas dimensiones que no tenían precedentes en la historia de Occidente. En una época en la que el mar era el auténtico hilo que unía a los territorios se vio obligado a configurar un sistema naval acorde con esa compleja realidad espacial. El resultado fue tan exitoso que España pudo dominar los océanos hasta bien entrado el siglo XVII.

Antes de analizar el modelo naval creado por los Austrias mayores conviene que hablemos del modelo preexistente, es decir, del que hubo hasta el reinado de los Reyes Católicos. En la Baja Edad Media existió una Armada Real de Galeras, institucionalizada por Alfonso X el Sabio. Fue aprestada por primera vez a mediados del siglo XIII y estaba formada por unas dieciocho galeras de distinto porte que se financiaban a través de las rentas de una veintena de alquerías –algo así como una granja– destinadas a tal fin. La citada escuadra estaba regida por un almirante, rango que tendrá una larga tradición en la historia naval española y que fue creado por primera vez en estas fechas. Al parecer, dicha armada tuvo desde el

mismo momento de su creación destacadas actuaciones, concretamente en el ataque al puerto de Salé –en el actual Marruecos– ocurrido en 1260 y en la toma de Cádiz, dos años después. Su cometido era doble: por un lado, la defensa del área del Estrecho frente a los ataques de los corsarios berberiscos, y por el otro, evitar el envío de refuerzos berberiscos al reino Nazarí. En ocasiones, si las circunstancias así lo requerían, la escuadra actuaba también en la vertiente atlántica, contra el vecino reino de Portugal. En el reinado de Juan II, la flota estaba al frente del almirante Alonso Enríquez, quien acostumbraba a poner al frente de la misma a su hermano Juan Enríquez. En agosto de 1407, estaba compuesta por 13 galeras y tuvo diversos enfrentamientos con la armada del reino de Granada.

El panorama naval se completaba en el área suroeste con la existencia de verdaderos corsarios españoles que llevaban a cabo acciones de pillaje con el consentimiento real. El objetivo de sus tropelías eran los súbditos de otras naciones enemigas, fundamentalmente de berberiscos y turcos, pero también los mercaderes portugueses que comerciaban con los puertos del África occidental. En el norte de España, otros armadores privados defendían sus costas y practicaban el corso sobre los buques ingleses y franceses. En Santander fondeaba en 1391 una pequeña armada de tan solo dos galeras destinadas a la protección de las costas del Cantábrico.

Y finalmente, en el área mediterránea las galeras catalanas y valencianas hacían lo propio con los berberiscos y protegían el Estrecho de una posible invasión norteafricana. La situación llegó a tal punto que, en 1489, Fernando el Católico prohibió la práctica del corso en todas las tierras del reino de Aragón.

Durante los reinados de Enrique IV y de los Reyes Católicos la política naval se desatendió más aún, aunque parece ser que se mantuvo activa una pequeña armada de cuatro galeras para la custodia de las aguas de las costas del reino de Granada. Sin embargo, a partir de 1492, año clave en la historia de España, se produjo un profundo cambio en el devenir de los reinos peninsulares. La conquista de Granada por Castilla y el descubrimiento de América trajeron consigo una nueva realidad histórica. De esta forma se sentaron las bases de uno de los primeros estados modernos de Europa y, por supuesto, del primer gran imperio de la Historia Moderna.

Obviamente, junto a esta nueva realidad política se debió replantear totalmente la política exterior, uniéndose la vocación italianista de Aragón y la africanista de Castilla con la nueva expansión occidental. Por ello, a principios de siglo XVI, se sintió la urgente necesidad de crear un nuevo modelo naval acorde con la nueva situación. España se vio obligada por las circunstancias políticas a acelerar un proceso de transformación, que se había iniciado a finales del siglo XV, de una navegación prácticamente de cabotaje a otra de altura. Cuando Carlos V se encontró con la herencia de un imperio, en una época en la que el mar era el único nexo de unión, se vio obligado, primero, a crear una potente marina, y segundo, a diseñar un complejo modelo naval.

Así, pues, a lo largo de la primera mitad del siglo XVI se sintió la necesidad de estructurar un sistema de navegación eficiente, especialmente con las colonias americanas que a fin de cuentas eran las que proporcionaban el numerario al imperio. Para el comercio indiano se optó, después de no pocos ensayos, por el modelo de flotas que tuvo una vigencia de más de dos siglos. E, igualmente, había que establecer un organigrama de armadas

defensivas en los rincones más conflictivos del imperio y procurarles una financiación viable.

En definitiva, la Corona debía encontrar un modelo naval que le permitiera, por un lado, mantener unas rutas comerciales rentables, y por el otro, una seguridad marítima adecuada a los nuevos tiempos. Y, a nuestro juicio, el objetivo se consiguió con creces ya que se logró diseñar un organigrama naval que funcionó lo suficientemente bien como para permitir a España mantener durante largo tiempo la hegemonía en el mar. Está claro que, en el Atlántico, el predominio absoluto correspondió a España, al menos en el quinientos. Ni Francia, ni los Países Bajos, ni tan siquiera Inglaterra −su más directa adversaria− consiguieron hacer sombra a España, erigida en la gran potencia oceánica de la centuria decimosexta. De hecho, casi nadie duda ya que, tras el desastre de la Armada Invencible en 1588, España siguió manteniendo su hegemonía en los mares. No olvidemos que justo después de este luctuoso acontecimiento comenzó la reposición del poder naval español de forma que, en 1598, el potencial náutico de España era similar al que existía antes de 1588.

Sin embargo, debemos destacar la idea de que pese al descubrimiento de América, el Mediterráneo siguió ejerciendo un papel preponderante durante buena parte de la centuria. Los americanistas, quizás por deformación profesional, tendemos a pensar que el Atlántico desplazó al Mediterráneo casi desde los tiempos colombinos. Pero, nada más lejos de la realidad; de hecho, el emperador siempre consideró a las colonias americanas como meras proveedoras de recursos, además de algunos artículos exóticos, como papagayos o plantas tropicales. En el Atlántico nos jugábamos la plata americana pero en el Mediterráneo lo que estaba realmente en liza era la propia integridad física de España.

Efectivamente, en el llamado Mare Nostrum se libró una batalla a muerte entre la cruz y la media luna y quizás más concretamente entre el Imperio de los Habsburgo y el Otomano. No olvidemos que el máximo esplendor de la Corona española coincidió con el del imperio turco. Aunque este último databa del siglo XIII, había alcanzado su máxima expansión como potencia mundial en el siglo XVI, bajo Solimán, decayendo en la siguiente centuria. A mediados del quinientos ocupaban un vasto territorio que abarcaba las actuales Albania, Argelia, Bosnia, Bulgaria, Crimen, Croacia, Egipto, Grecia, Herzegovina, Hungría, Irak, Jordania, Líbano, Libia, Macedonia, Palestina, Rumanía, Serbia, Siria, Turquía y Yemen e incluso la histórica Hejaz, hoy en Arabia Saudí. En la segunda mitad de la centuria se anexionaron lo que hoy es Chipre, en 1571, Túnez, en 1574, y Eslovaquia, en 1596. Y esta arremetida turca se plasmó por dos medios: primero, a través de su armada real, y segundo, potenciando el corsarismo de los berberiscos en el Magreb. Probablemente, la actitud expansionista de España en el norte de África se debió fundamentalmente a una cuestión defensiva. Ante la arremetida corsaria en el Mediterráneo la única medida realmente eficiente era el ataque a los enemigos en su propia guarida. Por su parte, Lepanto, tan solo supuso una disminución del corso durante poco más de una década porque, desde los noventa, volvió a arreciar el bandidaje. Poco podía hacer la Armada Real española frente a unos ataques tan continuos como imprevisibles. No debemos olvidar que, aunque hoy el Mediterráneo nos puede parecer un lago, entonces era de unas dimensiones desmesuradas, “un universo o un planeta” como escribió Fernand Braudel. Fue ya a lo largo del reinado de Felipe II, y pese a Lepanto, cuando la vertiente occidental ganó progresivamente protagonismo frente a la vertiente oriental.

Y para finalizar con esta breve introducción quisiéramos destacar algunas de las obras que nos han sido de gran utilidad para el desarrollo del presente libro. Entre las generales sigue sin estar superada la monumental obra de Cesáreo Fernández Duro (1972) en la que se manejaron centenares de documentos, bien directamente, o bien, a través de las colecciones documentales de Fernández de Navarrete (1837-1858). Vargas-Hidalgo publicó hace varios lustros una importante colección documental, recopilando toda la correspondencia inédita de los Doria que resulta absolutamente fundamental para entender la guerra y la diplomacia en el Mediterráneo en el siglo XVI.

Entre la bibliografía referida específicamente al siglo XVI hemos de destacar especialmente los trabajos de Francisco Felipe Olesa (1968), José Cervera Pery (1982, 1988), José Antonio Caballero Juárez (1997), Ricardo Cerezo (1988, 1991), Pablo E. Pérez-Mallaína (1992a) y Magdalena de Pazzis Pi (1989). En relación a los tipos de buques son imprescindibles los estudios de don Ramón Carande (1990), y las excelentes obras de José Luis Rubio Serrano (1991) y del ya citado Ricardo Cerezo. En lo que respecta al comercio y a la navegación con América sigue siendo válida la clásica obra de Clarence Haring (1979) y la de Eufemio Lorenzo Sanz (1986), aunque referida esta última sólo al reinado de Felipe II. Sobre la piratería disponemos de una amplia bibliografía de entre los que queremos destacar los clásicos trabajos de Philip Gosse (1973) y Manuel Lucena Salmoral (1994), así como el más reciente de Álvaro Armero (2003). En lo que concierne a la financiación de las armadas de Indias, disponemos de un conocido libro monográfico de Guillermo Céspedes del Castillo (1945) que ha sido perfilado y matizado en tiempos recientes.

Por lo demás, hay trabajos monográficos referidos a algunas de las armadas del imperio, a saber: la de Guardacostas de Andalucía (Mira 1998), la del Reino de Granada (Mira 2000b), la de Vizcaya (Pérez de Tudela 1973; Szászdi 1999), la del Caribe (Mira 2000a), la de Barlovento (Torres 1981) y, finalmente, la del Mar del Sur (Pérez-Mallaína y Torres 1987).

Por nuestra parte hace ya algunos años que venimos publicando, en distintos foros nacionales e internacionales, artículos y ponencias sobre la navegación entre España y América en la decimosexta centuria. Este libro pretende ser una síntesis revisada y ampliada de los principales aportes realizados por nosotros en relación a esta temática en los últimos años. Para ello, analizaremos globalmente el modelo naval del imperio, creado en sus puntos esenciales por el emperador Carlos V y completado por su hijo Felipe II. Así, pues, de toda esta problemática trataremos con detalle en las páginas que vienen a continuación.

CAPÍTULO I
ESPAÑA EN EL CONTEXTO EUROPEO

El sistema de navegación entre España y sus colonias estuvo condicionado por las relaciones políticas con las demás potencias europeas y muy especialmente por la presencia de corsarios, primero en las costas del suroeste peninsular y, pasadas las primeras décadas del siglo XVI, en el área antillana. El mar Caribe no tardó en convertirse en un incómodo nido de piratas, corsarios y bucaneros que hostigaban y molestaban continuamente a los buques de la carrera de Indias.

Las relaciones más o menos amistosas con el vecino reino de Portugal así como la presencia masiva de corsarios determinaron la navegación entre las costas occidentales españolas y las colonias americanas.

1. PORTUGUESES Y ESPAÑOLES EN LA DEFENSA DEL ATLÁNTICO

A lo largo del siglo XV las relaciones entre castellanos y portugueses se vieron ensombrecidas por la rivalidad de ambas potencias en su proceso de expansión, primero hacia el sur y luego hacia el oeste. Es sabido cómo, desde mediados de esa centuria, se habían venido produciendo enfrentamientos violentos en el archipiélago canario que continuaron durante buena parte de la centuria.

Distintas bulas papales intentaron dar legitimidad a unos y a otros en su proceso de expansión. Así, la bula *Dudum siquidem*, expedida en 1436 por el papa Eugenio IV, otorgó la posesión de las islas Canarias a Castilla, mientras que la *Romanus Pontifex* de 1454 concedió a Portugal la explotación comercial de la costa africana al sur de cabo Bojador.

Pero el equilibrio resultó sumamente precario al menos hasta el Tratado de Alcaçovas-Toledo (1479-1480) en que el conflicto fue resuelto al menos de forma mínimamente satisfactoria. Como es de sobra conocido, a través de este acuerdo se decidió un reparto horizontal de las tierras al sur, "descubiertas y por descubrir". De esta forma, la reina Isabel de Castilla renunció a la expansión por las costas occidentales africanas con la excepción, eso sí, de las islas Canarias, tanto las que estaban conquistadas como las que quedaban por conquistar y ocupar. Se ha dicho, con razón, que el Tratado fue muy ventajoso para Portugal pero hay que tener en cuenta que la situación del reino de Castilla era bastante precaria en esos momentos. Isabel tenía en mente otras prioridades antes que una posible expansión atlántica, como eran lograr unas relaciones diplomáticas óptimas con el vecino reino de Aragón y anexionar el reino Nazarí.

No obstante, con el *descubrimiento* de las Indias, tanto Occidentales –América– como Orientales –la India–, en la última década del siglo XV, todo este precario equilibrio se resquebrajó al quedar inservible el acuerdo de 1479-1480. Y aunque los castellanos alegaron que las tierras descubiertas por Colón al oeste de las islas Canarias no contravenían el tratado firmado, los portugueses no opinaron exactamente igual. De hecho, lo primero que hicieron fue enviar a un embajador ante los Reyes Católicos, diciendo que las tierras descubiertas por el almirante pertenecían,

según las bulas papales, a Portugal. Lo cierto es que desde el mismo momento en que se supo del éxito de la empresa de Colón, comenzaron de nuevo las tensiones y desavenencias entre ambos reinos.

Ya veremos como estas circunstancias nada halagüeñas se vieron compensadas con una buena voluntad por parte de los monarcas, así como con un complejo sistema de pactos y alianzas matrimoniales. Así en el siglo XVI, encontramos, efectivamente, numerosos vínculos matrimoniales entre ambas casas reales, como, por ejemplo, las uniones entre Carlos V e Isabel de Portugal, la de Juan III de Portugal y la infanta doña Catalina y, antes de mediar el siglo, la de Felipe II con María de Portugal.

Como ya hemos dicho, junto a esta política matrimonial existió una compleja trama de tratados de paz que garantizaron la buena vecindad, incluso en los momentos más difíciles. Entre esos pactos debemos citar el de Tordesillas, suscrito entre portugueses y castellanos el 7 de junio de 1494 con el objetivo de recuperar la concordia entre ambos reinos. Gracias al mismo quedaron divididos verticalmente los territorios coloniales, en una línea imaginaria ubicada a 370 leguas al oeste de Cabo Verde. El Tratado fue positivo para ambas partes pues los portugueses obtuvieron garantías de su exclusividad en su expansión sur, rumbo a la India, y los castellanos se reservaron la ruta hacia Occidente, restableciéndose de esta forma la concordia entre ambas coronas. Obviamente, ningún país europeo salvo los dos ibéricos aceptó dicho acuerdo, aunque también es cierto que, en esos momentos, nadie estaba en condiciones de disputarles la titularidad de los nuevos territorios. En este sentido es conocida la expresión del rey de Francia al conocer el texto del Tratado: *“¡Quiero ver el testamento de Adán!”*. No sabemos si realmente pronunció

semejante frase, sin embargo, si es muy significativa de la postura que debieron adoptar los franceses. La posición inglesa fue mucho más pasiva hasta muy avanzada la centuria cuando, ya en el trono Isabel I de Inglaterra, proclamaron el *mare apertum* en los territorios indianos.

Igualmente, hay que aludir al Tratado de Paz de 1502 que estableció una situación de amistad entre ambas Coronas y que se vio ratificado veintidós años después por un convenio de ayuda mutua “en caso de requerirse”, firmado muy a pesar de que las relaciones habían sido puestas a pruebas, por esos años, con la llegada de la expedición de Magallanes y de Elcano a las Indias Orientales.

A continuación, desarrollaremos distintos aspectos de las relaciones hispano-lusas en las que podremos comprobar la inteligente diplomacia de ambas Coronas. Gracias a las gestiones diplomáticas y bilaterales se evitó que pequeñas escaramuzas aisladas y muy localizadas derivasen en un conflicto bélico entre ambas potencias. Ya desde los primeros años del siglo XVI hubo sospechas de que los portugueses ofrecían refugio a los corsarios franceses, hasta el punto de que, en 1525, el embajador español en Lisboa informó al Emperador de la posible existencia de un tratado secreto entre lusos y galos para “molestar los navíos de la Carrera”. No obstante, los hechos que hemos podido verificar en la documentación no corroboran este supuesto pacto bilateral luso-francés, por lo cual creemos que sólo fueron suposiciones de los embajadores españoles ante algunos casos aislados de congratulación mutua.

En realidad, hubo conflictos muy puntuales y de alguna forma estuvieron al margen de la política oficial. Ya en 1522, el rey Carlos I (emperador Carlos V, como nos referiremos en este libro más a

menudo a él) manifestó su malestar al rey portugués “ante la acogida de navíos franceses en sus puertos”. Nuevamente, en 1535, la delegación española protestó ante las autoridades portuguesas por haber dado amparo en el fondeadero de Villanova a una nao corsaria. Asimismo, un año después, ocurrió otro caso de características similares, al refugiarse un buque enemigo en otro puerto luso.

Otra fuente constante de fricciones en las relaciones hispano-lusas fue la pretensión de los oficiales portugueses de cobrar la décima parte de todas las mercancías y metales preciosos que llevasen los navíos que aportaban a las costas o islas de la corona portuguesa, a lo cual se negó sistemáticamente el Emperador. También se produjeron incidentes a la inversa, es decir, provocados por marinos y armadores españoles. Y sin ir más lejos, en 1527, dos buques españoles procedentes de las islas Canarias asaltaron y saquearon el castillo de Arguín que “es del rey de Portugal”. Carlos V, consciente del deterioro que este incidente podía provocar en las relaciones bilaterales, actuó con dureza, mandando hacer una pesquisa secreta para que se castigase públicamente a los responsables. No obstante, y pese a estos enfrentamientos puntuales, huelga decir que hubo, en líneas generales, un colaboracionismo mutuo. Tanto los puertos de Portugal como los de las islas Azores sirvieron de refugio permanente a los navíos de la Carrera de Indias y, muy especialmente, a los que venían de regreso a la Península repletos de metal precioso. Debido a la presencia continua de corsarios en las costas occidentales peninsulares las islas Azores terminaron por convertirse en una escala obligada de todos los buques y flotas que hacían la Carrera de Indias.

Los motivos de esta alianza tácita debemos buscarlos, primero, en el respeto mutuo que ambos reinos se tenían, y segundo, en un

interés recíproco por defender sus costas y sus buques, ya que los territorios de ambas Coronas fueron víctimas, en uno u otro momento, de los ataques corsarios. De hecho, tenemos noticias de asaltos frecuentes al archipiélago de Madeira, en donde saquearon reiteradamente los islotes de Santa Cruz y Cuerpo Santo, al ser considerados como una fuente de provisiones fáciles. Concretamente, en Cuerpo Santo, los corsarios pidieron a los vecinos un centenar de vacas e igual número de carneros bajo la promesa de no prender fuego a la isla, pero, como los habitantes no pudieron o no quisieron reunir tal número de cabezas, la isla fue asaltada y destruida.

Las buenas relaciones fueron de tal magnitud que ya en 1523 el propio Emperador felicitó a Juan III, rey de Portugal, por el buen trato dispensado en las Azores a la flota española, proponiendo, además, la alianza entre la Armada Real portuguesa y la guardacostas de Andalucía a fin de llegar todos al río Guadalquivir con suficientes garantías de integridad. El rey luso no consideró oportuna la unión de ambas armadas, aunque sí reconoció de hecho el reparto de las zonas a defender por cada una. La postura de Portugal quedó bien explícita, aceptarían la complementariedad de las armadas pero no la integración.

Nuevamente, en 1537, los corsarios franceses tomaron en las islas Azores varias carabelas portuguesas y españolas, siendo perseguidos por la armada de Lisboa, capitaneada por Diego de Silvera y compuesta por nueve o diez carabelas, dos galeones y una nao. Unos años después, esta misma escuadra portuguesa acompañó a la flota española, que había recalado en las Azores, hasta Sanlúcar de Barrameda. Cierto es que, tras la misión, se apoderaron de una décima parte del oro, en cobro de sus

honorarios, actuación que fue duramente recriminada por el propio Emperador.

Entre 1536 y 1537 se produjo otra gran oleada de corsarios, por lo que las autoridades prohibieron que la flota se hiciese a la mar hasta que no llegase la Armada Guardacostas de Andalucía. La orden se modificó tres o cuatro días después, al disponerse que, si se encontraba allí la Armada portuguesa, se propusiera una unión para partir en su compañía “aunque hubiese alguna costa”, situación que volvió a repetirse de forma casi idéntica al año siguiente. Carlos V, muy agradecido por la ayuda prestada, escribió una afectuosa misiva a su homólogo portugués, prometiéndole un trato similar para sus súbditos.

El servicio que prestaba la armada de Lisboa era tan vital para los intereses de los españoles que cuando, hacia 1541, fue desbaratada por un temporal las autoridades españolas y los comerciantes se sintieron profundamente afectados, pues, según escribió el propio Emperador, “corrían malos rumores de corsarios y en nueve meses no podrán hacer otra armada” para luchar al lado de España.

Por otro lado, y como otra muestra más de la alianza mutua de que disfrutaron ambos reinos, debemos mencionar el hecho de que España abasteciera de municiones y armamentos a las armadas de Portugal. Estas licencias para sacar munición de las ferrerías de Vizcaya con destino a las escuadras portuguesas las concedía Carlos V siempre bajo el expreso reconocimiento de ser “aliados y amigos”.

Estos favores sabía devolverlos Portugal con gestos de colaboración de sus capitanes y maestres hacia los navíos españoles, los cuales llegaban, sin duda, a oídos del Emperador,

siendo buena muestra de ello la documentación existente al respecto. Así, un tal Hernando de Cevallos informó a Carlos V de que, viniendo sin pólvora desde Nombre de Dios, se encontró con Martín Báez Pacheco, un capitán portugués, el cual le prestó un barril de pólvora, de cuatro quintales, para poderse defender de los corsarios en caso de ataque. Igualmente sabemos, gracias a un memorial redactado por un fraile agustino, que varios navíos portugueses y españoles atacaron conjuntamente a una escuadrilla francesa, matando a más de sesenta hombres y "a mi -decía el religioso- por ser español y fraile me dejaron salir a decir misa y piden rescate por los que tienen cautivos". En 1549, ante la presencia del corsario Dragut en aguas del Estrecho, el rey luso ordenó a su armada unirse a la española, comandada por Bernardino de Mendoza, y defenderse juntas de los enemigos.

En 1556, ante el envite de los turcos, se dispuso la fusión de las armadas españolas a la par que se solicitó ayuda al rey luso que tenía fondeada su armada en el Algarve, compuesta por cuatro galeras, seis carabelas y diez bergantines y fustas, a cuya petición respondió afirmativamente. Idéntica solución se acordó en 1564 cuando, ante las noticias sobre la partida de una gran armada de Constantinopla se solicitó la colaboración de la escuadra portuguesa. Y dicho y hecho, el rey luso ordenó al capitán de su armada, Francisco Barreto, que disponía de ocho galeras, cuatro carabelas y un galeón, que se sumase a la Armada de Felipe II.

Los navíos portugueses campaban a sus anchas por la Carrera de Indias porque, en definitiva, para los españoles nunca fueron lo mismo los lusos que los franceses, los holandeses o los ingleses. En 1556 escribía Pedro Menéndez de Avilés lo siguiente:

> "Ítem, de Portugal van muchas carabelas y navíos a las Indias y cargan las mercaderías de las que les parece que pueden haber más interés y vanse a las islas de Canaria y toman algunos vinos y hacen sus registros y vanse camino de

> las islas de Santo Domingo o de Puerto Rico o de Cuba. Estos navíos llevan todos los marineros extranjeros y pasajeros por marineros y van sin visitarles los navíos y no llevan ningun(a) artillería ni defensa para con el enemigo…”.

Y lo que lamentaba realmente Menéndez de Avilés no era que llevasen mercancías sin registrar sino que, como eran fácil presa, los corsarios franceses se animaban a atacar los barcos de la Carrera de Indias.

En definitiva, en la centuria decimosexta hubo una buena vecindad entre España y Portugal, fruto de las alianzas matrimoniales pero también de la presencia de un enemigo común, es decir, el corsario. Décadas después, tras la muerte en 1578 de don Sebastián de Portugal en la batalla de Alcazarquivir o de los Tres Reyes –en el actual Marruecos–, Felipe II se convirtió en rey de Portugal, situación que se mantuvo hasta el reinado de Felipe IV.

2. CORSARIOS AL ACECHO DEL IMPERIO

El sistema naval y defensivo del imperio estuvo totalmente determinado y condicionado por los continuos ataques corsarios que se produjeron a lo largo de toda la centuria decimosexta. En cualquier caso, huelga decir, como ha escrito Fernand Braudel, que el corsarismo es “una industria tan vieja como la historia”, pues, tenemos noticias de este fenómeno desde el mismo momento en que el hombre comenzó a trasladar mercancías de un lugar a otro.

Es sabido asimismo que España no solo era víctima del feroz corsarismo atlántico y mediterráneo sino que tradicionalmente había respondido a sus enemigos con el mismo tipo de acciones. Fama tuvieron en su momento los piratas vascos, que ejercían el bandidaje contra los buques que encontraban en el Cantábrico. En

el último tercio del siglo XV se concedieron numerosas autorizaciones a guipuzcoanos y vizcaínos para que armasen navíos contra los portugueses, con el objetivo de causarle "todo mal y daño al adversario". Pero al final hubo protestas porque los armadores vascos a su vez apresaron navíos bretones y escoceses que habían mantenido una política oficial neutral.

También en los puertos de Andalucía y en las islas Baleares había españoles que se dedicaban al saqueo de cualquier navío berberisco o turco que pasase por sus costas. Conocidas son las correrías del valenciano Juan Canete que, con un pequeño bergantín, atacaba puertos de la costa africana. Por su parte, el duque de Medina Sidonia, con la excusa de la protección de Melilla, de la que era capitán general, tenía pertrechada una armada con la que practicaba razzias sobre todo buque que perteneciese a la media luna. Y todo ello con el beneplácito de la Corona, porque la realidad era que España respondía a la piratería con piratería.

Pero es más, no es fácil distinguir comercio ilícito de bandidaje. Verdaderamente, comercio ilícito –lo que Braudel llama piratería amigable– y bandidaje eran realidades muy cercanas y hasta complementarias. De hecho, muchos corsarios y piratas del siglo XVI, como el inglés Hawkins, compatibilizaron tareas legales, como el tráfico de esclavos, con actividades ilícitas. Tampoco es siempre fácil distinguir entre una armada corsaria y una escuadra francesa, inglesa o turca. En realidad, tanto el corsarismo como el enfrentamiento directo entre armadas nacionales eran procedimientos distintos para un mismo objetivo: el dominio del mar. El mismísimo corsario Barbarroja, desde 1533, se convirtió en capitán general de la armada turca.

Antes de proseguir queremos aclarar la diferencia entre piratas, corsarios y bucaneros. Como es bien sabido, un *pirata* es una

persona que lidera una expedición naval por su cuenta, sin contar con un respaldo estatal y cuyo objetivo puede ser cualquier barco, sin distinción de banderas. El pirata no lucha, pues, por una nación ni por una religión sino por su cuenta con el único objetivo de obtener beneficios económicos.

El *corsario*, en cambio, es un pirata que cuenta con patente de corso y que, por tanto, está amparado y a veces financiado por un rey o un Estado. Como bien dice Manuel Lucena, "la sumisión de un corsario a un determinado monarca se simbolizaba en la entrega a éste de una parte del botín". El corsarismo se convertía así en una forma legal de hacer la guerra.

El *bucanero*, por su parte, no aparece hasta el siglo XVII, y se denominaba así a los antiguos piratas que se establecieron de forma permanente en territorios despoblados, fundamentalmente del mar Caribe. Philip Gosse, citando a Macmillan, los describía así:

> "Hacia la mitad del siglo XVII la isla de Santo Domingo, o la Española, como se la llamaba, comenzó a ser frecuentada y asolada por una singular comunidad de hombres bárbaros, zafios, fieros y sucios. Eran en su mayoría colonos franceses cuyas filas habían medrado poco a poco con las generosas contribuciones de arrabales y callejas de muchas ciudades europeas. Vestía esta gente pantalón y camisa de basto lino que empapaban en la sangre de los animales que mataban. Se tocaban con gorros redondos, calzaban sus pies directamente en botas de piel de cerdo y ceñían sables y cuchillos en sus correas de cuero sin adobar. Se armaban asimismo con mosquetes que disparaban un par de balas, de dos onzas de peso cada una. Los lugares donde secaban y salaban la carne los llamaban *boucans* y de esta voz procede la denominación de bucaneros que se les dio. Era su negocio la caza y sus costumbres eran bárbaras. Acosaban y mataban al ganado bovino y traficaban con la carne; su alimento preferido era el meollo crudo de los huesos de las bestias que cazaban. Comían y dormían en el suelo; su mesa era una piedra, su cabezal un tronco y su techo el cielo tibio y chispeante de las Antillas".

En el siglo XVI encontramos fundamentalmente corsarios, pues, la mayoría de estos bandidos que surcaban los mares estaban más o

menos patrocinados por sus respectivos reyes. Y, de hecho, estas escuadras solían estar muy bien pertrechadas, lo cual no se conseguía más que con una buena financiación. Y en este sentido tenemos un dato muy significativo, en 1532, atacaron la isla de Curazao, cerca de la costa venezolana, cinco buques tan bien armados que se decía de ellos que más parecían una armada real que una escuadra corsaria.

Solían usar la bandera negra como símbolo de su ilegal actividad. La personalización de estas banderas con calaveras, relojes de arena, espadas o huesos no se produjo hasta el siglo XVIII. Y ello fue debido a que, tras disminuir el apoyo oficial, muchos de estos corsarios se reconvirtieron en piratas, adoptando una enseña personal que los distinguiera de los demás. Con frecuencia, al llegar a los puertos españoles, arriaban la bandera corsaria y desplegaban enseñas cristianas.

El corsarismo tuvo dos escenarios de actuación bien definidos, a saber: el Mediterráneo, que podemos considerar como el tradicional, y el Atlántico, que cobró una gran importancia en esta época a la sombra de las riquezas que llegaban del Nuevo Mundo.

Empezaremos comentando las actividades de los berberiscos y de los turcos en el Mare Nostrum. Desde la caída de Constantinopla, en 1453, se desarrolló una intensa actividad corsaria, solo frenada durante poco más de una década, tras la batalla de Lepanto. Al parecer, en los primeros años del quinientos, parte de los beneficios obtenidos por la rapiña de estos salteadores se empleó en la compra de armas en Génova con destino a los berberiscos del Magreb. A los genoveses, tan defensores cuando les interesaba de la ofensiva cristiana contra el islam, no les importaba perjudicar los intereses castellanos en África si podían

sacar tajada económica de ello. Y eso que eran ellos y los venecianos los más interesados en frenar la ofensiva turca.

En general, a todos estos corsarios se les denomina *berberiscos*, aunque no todos eran naturales del Magreb. Efectivamente, los había magrebíes pero también árabes y turcos. Precisamente, los más conocidos de todos estos corsarios fueron los hermanos Barbarroja, ambos súbditos del sultán otomano.

Con frecuencia, cuando llegaba la primavera se enviaban desde Turquía armadas con el único objetivo de ejercer el pillaje y regresar repletas a sus puertos de partida. Desde 1516 Horruch Barbarroja estableció su base de operaciones en Argel, bajo la protección del sultán a quien debía pagar un quinto de las presas. Desde entonces arreciaron los ataques sobre las costas mediterráneas españolas y sobre los buques que transitaban por sus aguas. En 1518 murió, en Tremecén, Horruch Barbarroja, un hombre muy temido por unos y admirado por otros. Francisco López de Gómara, cronista de Carlos V, no ocultaba su fascinación por él, al decir "que de un pobre barquero llegó por su persona, aunque tiránicamente, a ser rey de Argel, Túnez y Tremecén y dio que hacer a cristianos y moros".

Tras su fallecimiento muchos españoles pensaron que el pillaje disminuiría considerablemente. En este sentido, López de Gómara afirmó que los españoles de Orán quedaron desde entonces "en algún reposo". Sin embargo, nada más lejos de la realidad; la tranquilidad duró muy poco tiempo porque, tras su defunción, tomó el relevo su hermano Haradín Barbarroja, que restauró el dominio sobre Argel y sobre otros territorios de la Berbería. Y buena muestra de su poderío es el hecho de que, después de estar durante décadas acosando a los puertos y a los navíos que transitaban por el Mediterráneo, murió a avanzada edad, en la cama del palacio que se había construido, dejando a su hijo Azán Barbarroja una inmensa

fortuna. Llama la atención que un corsario tan buscado por las armadas cristianas sobreviviese a todas las envestidas occidentales. Es una prueba más de los apoyos y de la inmensa capacidad militar y financiera de que gozaron algunos de estos corsarios, auténticos señores del Mediterráneo.

Poco después de la toma de Túnez, en 1535, por el Emperador, Barbarroja atacó diversos puertos del Mediterráneo, empleándose con dureza y sorprendiendo a sus vecinos. En el puerto menorquín de Mahón no se percataron de su presencia porque entró con banderas cristianas. Según el cronista Murad Selebi, Barbarroja colocó justo delante de los defensores varias cabezas de cristianos, puestas encima de lanzas. El ánimo decayó y las autoridades entregaron la localidad, bajo la promesa de indulgencia con sus vidas. En palabras de López de Gómara, los corsarios "no dejaron estaca en pared porque se llevaron hasta las aldabas y cerrajas de las puertas, diciendo que más habían perdido en Túnez y su flota".

En 1540, el jeque de Argel envió una escuadra al mando de Alí Bajá contra Gibraltar, plaza que saqueó sin encontrar prácticamente resistencia. Lo que nos llama la atención de este episodio es la solidaridad que despertó en muchos lugares de España, desde donde mandaron socorro para rechazar a los bandidos. De nada sirvió porque los turcos se reembarcaron pronto y volvieron a Argel, pero es una buena muestra de la sensibilización que a esas alturas tenía la población. Sobre dichos acontecimientos disponemos de una gráfica descripción de Francisco López de Gómara que reproducimos a continuación:

> "Y no fue tanto el daño cuanto el temor viendo los turcos dentro del lugar, ni cuanto fue el rebato que hubieron los pueblos comarcanos y toda el Andalucía y reino de Granada. Porque luego fue al socorro gente mucha de Jimena, Jerez, Ronda, Marbella y de otros pueblos; y don Perafán (sic) de Ribera, marqués de Tarifa, no pudiendo ir por estar malo, envió sus hombres a pie y a caballo; Sevilla,

> Córdoba y el Duque de Sesa, don Gonzalo Hernández de Córdoba, el Conde de Feria, don Pedro Hernández de Córdoba y Figueroa, y otros señores y lugares que caminaban ya para Gibraltar lo dejaron sabiendo que los turcos eran embarcados. Don Luis Hurtado de Mendoza, Marqués de Mondéjar y virrey de Granada, iba como capitán general derecho a Gibraltar, con Gutiérrez López de Padilla, más como en el camino supo la ida de los corsarios se fue a Málaga, donde gastó algunos días proveyendo gente y armas y otras cosas los pueblos de aquella marina".

Algo parecido ocurrió unos años después, cuando Dragut asaltó el puerto valenciano de Cullera. Al parecer, informados de lo que sucedía acudieron milicianos y soldados de distintos lugares de Valencia "y no dejaron turco a vida o libertad", rechazando en esta ocasión a los enemigos.

Otra muestra representativa de esta ofensiva en las costas levantinas y en las islas Baleares es la que perpetró una armada turca de cincuenta velas en 1543. Asaltaron varias villas portuarias como Palamós, Denia y Valencia así como las islas de Ibiza y Formentera, robando y saqueando durante semanas casi con total impunidad. Y el impacto que todo este clima de inseguridad fue tal que en Valencia, donde habitaban más de 60.000 vecinos moriscos, muchos habitantes "desampararon los pueblos y han pasado las mujeres y niños a los lugares de las fronteras dentro en Castilla". Realmente, estos hechos no tenían nada de particular. López de Gómara insiste reiteradamente en su crónica de la "inteligencia" y comunicación que había entre moriscos y corsarios berberiscos. Y en este sentido, cita por ejemplo, el caso de un ataque enemigo al río de Amposta en el que un morisco peninsular hizo de guía. Se trató de un caso excepcional, pues no se han podido verificar actitudes similares entre los demás conversos. Sin embargo, está bien claro que la expulsión de 1609 no se debió solamente a un proceso de xenofobia sino que respondía también a la sensación de

inseguridad que la población percibía, aunque fuese más ficticio que real.

Es más, según Fernand Braudel, en la costa catalana, en torno al delta del Ebro, donde la población era escasa, llegaron a establecerse, en diversas etapas del quinientos, corsarios argelinos de forma más o menos permanente. Ello nos puede dar una idea aproximada de la magnitud que adquirió el fenómeno corsario en el siglo XVI. Los ataques del Emperador a Túnez, hacia 1535, y a Argel, seis años después, no pudieron evitar una realidad y es que el peligro berberisco y turco en el Mediterráneo durante la primera mitad de la centuria no solo no disminuyó sino que se acrecentó con el paso de los años. En 1558, el corsario inglés Willian Winter asoló Menorca, ante la impotencia de la Armada real de Galeras y del reducido retén de soldados que la defendían. Está claro que Lepanto, con ser una batalla casi legendaria ganada para España por Juan de Austria y Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, no supuso más que una momentánea disminución del corso en el Mediterráneo. De hecho, tras tomar Juan de Austria Túnez en 1573, al año siguiente en una ofensiva los turcos se apoderaron de nuevo de la plaza y de La Goleta.

En lo que respecta a la vertiente occidental, diremos que el corsarismo también tenía orígenes bajomedievales. Desde el siglo XIII se habían venido produciendo ataques en el mar del Norte, en el canal de la Mancha y en el noroeste de la península Ibérica. Ya en las Cortes de Toledo de 1436 se recomendó que la navegación a Flandes se hiciese en pequeñas flotas para evitar los daños que hacían los corsarios.

No obstante, fue a partir de la tercera década del siglo XVI cuando los corsarios comenzaron a llegar de forma masiva a las costas peninsulares. En esta ocasión los ataques se centraron en el área

del suroeste peninsular, donde se situaba el punto neurálgico de esa gran empresa que fue la carrera de Indias. Obviamente, a los andaluces no les debió parecer una situación nueva, pues, como ya hemos visto, los berberiscos habían provocado y atacado a los navegantes en el mar Mediterráneo desde tiempo inmemorial. No obstante, con motivo de la llegada de los europeos al Nuevo Mundo se produjo, como consecuencia inevitable, una intensificación del tráfico marítimo en las costas andaluzas ya que el comercio se centralizó en Sevilla y, posteriormente, en Cádiz, atrayendo a numerosos corsarios. No debemos olvidar que, como ya hemos dicho, estas prácticas corsarias fueron a lo largo de la historia la forma que tuvieron los pueblos más pobres de participar en el comercio de las naciones más ricas. Es por ello por lo que, después del descubrimiento de América, los países que quedaron al margen del reparto colonial se lanzaron al pillaje en las rutas de Indias.

Por tanto, fue a la sombra de estas riquezas que venían de las Indias donde se desarrolló un intenso corsarismo que afectó a las rutas atlánticas que seguían los convoyes españoles. Además, estos corsarios llegaban con gran número de navíos y perfectamente equipados y pertrechados, ya que estaban patrocinados o protegidos, de manera más o menos velada, primero por el rey de Francia y poco después también por la reina de Inglaterra. Sea como fuere lo cierto es que la presencia de corsarios franceses en las costas de Andalucía se remonta, según hemos hecho ya mención, a la época de los primeros viajes colombinos. Ya Cristóbal Colón avistó corsarios rondando las islas Canarias en sus dos primeros viajes, mientras que en su tercera travesía, pocos días después de salir de Sanlúcar, debió modificar su ruta hasta la isla de Madeira para evitar un encuentro desigual con aquellos. A continuación, se dirigió a la isla de La Gomera, donde nuevamente

volvió a toparse con enemigos franceses a los que, por fin, logró reducir.

Pero, fue en 1521 cuando se comenzó a tomar conciencia del problema corsario, coincidiendo con el gran éxito de Jean Flory (Juan Florín), que consiguió, entre otros botines, una buena parte del tesoro de la cámara de Moctezuma que Cortés remitía a Carlos V. Tal desastre dio lugar, por un lado, a un profundo pesar entre los españoles y, por el otro, despertó la imaginación de muchos europeos ansiosos de fortuna. La noticia de los tesoros indianos corrieron por aquí y por allá en Europa, lo que a corto plazo supuso la intensificación definitiva del fenómeno corsario.

Ya desde entonces, el cabo de San Vicente se comenzó a conocer entre la gente de la mar como “el cabo de las sorpresas” porque era precisamente en esa zona donde los franceses solían esperar a los navíos españoles. Así, España, situada entre dos mundos, el mediterráneo y el atlántico, se convirtió en polo de atracción de los corsarios, que centraron sus actuaciones en el triángulo comprendido entre la isla de Madeira, las Canarias y la costa oeste de Andalucía, bien, a la espera de los navíos que iban a las Indias, o, preferentemente, de los que retornaban a la Península cargados de metal precioso.

Conviene recordar que, en las primeras décadas del siglo XVI, estos corsarios permanecieron por lo general en torno al ya mencionado cabo de San Vicente y que sólo en muy raras ocasiones se decidieron a cruzar el océano y a atacar los puertos del Nuevo Mundo. De hecho, los primeros ataques navales de cierta consideración librados en el Nuevo Mundo no se produjeron hasta finales de la década de los veinte. Concretamente, el primer ataque importante de corsarios en el Nuevo Mundo tuvo lugar en 1528, cuando un traidor español al servicio de Francia, Diego Ingenios,

sitió la villa de Nueva Cádiz de Cubagua. Pero, no fue el único español que se alistó en las filas corsarias. Juan de Castellanos en sus *Elegías de varones de Indias* nos relató el llamativo caso de Diego Pérez, natural de la sevillana Utrera. Al parecer, huyendo de la justicia, se embarcó rumbo a las Indias. Allí, entró en contacto con el corsario francés Jacques de Sore, convenciéndolo para que se embarcase con él para saquear las costas caribeñas. Hacia 1555, con cinco naves, se hicieron a la mar, yendo el utrerano en calidad de práctico o guía. Recalaron primero en la isla Margarita, donde, haciéndose pasar por comerciantes españoles, esperaron a la noche para saquear la isla. Luego continuaron sus pillerías por el cabo de la Vela, Santa Marta y el río Hacha. Aquí, obtuvieron cuatro mil quinientos pesos de oro de recate, sin embargo, Pérez cometió el error de escapar con parte del botín y adentrarse en el interior. El corsario francés, encolerizado por no haber obtenido todo lo deseado, se llevó a una de las autoridades del lugar, Francisco Velázquez, y lo soltó en alta mar en un barco sin agua ni víveres. Cuentan los cronistas que la providencia se mostró más indulgente que el cruel corsario francés y lo devolvió con vida a la costa. Desde su llegada se empeñó en encontrar al malvado Diego Pérez, que finalmente fue capturado y colgado de un madero.

Desde la década de los treinta la presencia de corsarios en aguas del Caribe se hizo frecuente. Y dadas las escasas defensas navales indianas estos saqueadores hicieron grandes daños. En este sentido, llama poderosamente la atención el hecho de que, en 1537, dos buques corsarios –una nao y una carabela– atacaran la villa de Nombre de Dios con total impunidad. La población huyó al interior, mientras que los corsarios se apoderaban de ochenta mil pesos de oro, pidiendo luego un rescate por abandonar la localidad que, tras no ser atendido, provocó el incendio de la misma. Los corsarios

tuvieron tiempo de liberar en la costa a varias decenas de españoles cautivos y de marcharse tranquilamente del lugar.

Antes de mediar la centuria, los corsarios habían tomado el control del mar Caribe, ante la nula presencia militar española. Y todo ello, con la connivencia de la élite política y económica de las principales islas, que optaron por lucrarse del comercio ilegal con muchos de estos contrabandistas franceses, ingleses, holandeses y flamencos. Efectivamente, según ha estudiado Genaro Rodríguez Morel, este comercio era mucho más ventajoso para las élites locales ya que los corsarios pagaban más por las mercancías de la tierra y vendían su género a más bajo precio. Así, pues, también para la élite este tráfico suponía romper con el monopolio comercial impuesto por los grandes mercaderes sevillanos.

Sin embargo, los corsarios no siempre se comportaban como meros comerciantes ilegales, también protagonizaron grandes asaltos a barcos, armadas, e incluso, a ciudades. Probablemente el asalto más sorprendente y devastador sobre las colonias americanas fue sin duda el de Francis Drake sobre Santo Domingo en 1586. Como es bien sabido, este corsario partió del puerto inglés de Plymouth, el 15 de septiembre de 1585, recorriendo las costas occidentales peninsulares antes de poner rumbo al Caribe. Efectivamente, en enero de 1586 varias decenas de velas enemigas asediaron Santo Domingo, mientras las autoridades y toda su población huyeron al interior de la isla que, según los miembros de la audiencia, "fue grandísima lástima ver las mujeres y niños, monjas y frailes y personas impedidas descarriadas por los dichos montes y los caminos". El daño causado en la Ciudad Primada de Santo Domingo fue absolutamente devastador como se evidencia en un documento de la época, conservado en el Archivo de Indias y que extractamos a continuación:

> “Destruyeron imágenes, hicieron vituperios en los templos y no contentos de esto, abrían sepulturas de los muertos y en ellas echaban mil inmundicias y despojos de reses que mataban dentro de las iglesias, de que hicieron matadero, y se sirvieron para más infames ministerios. *Saquearon todas las casas* y poco se escapó de sus manos; *quemaron todos los navíos* que estaban en el puerto. Pidieron un millón de ducados; era imposible. Bajaron a cien mil ducados; tampoco. Comenzaron a quemar casas. Garci Fernández concertó el *rescate en veinticinco mil ducados* que se juntaron con gran dificultad entre todos los vecinos, arzobispo e iglesias, y con tanto, después de haber estado en la ciudad cinco semanas salieron de ella a los nueve de febrero, llevándose todo nuestro caudal, hasta las campanas de las iglesias, la artillería de la fortaleza y navíos y otras menudencias de todo género, y los cuartos, moneda que corre en esta ciudad, de ellos llevaron y mucha parte fundieron y desperdiciaron; llevaron asimismo forzados de la galera que se había desherrado para que nos ayudasen y después se levantaron contra nosotros y saquearon más que los ingleses; fuéronse con ellos voluntariamente muchos negros de particulares, que son el servicio de esta tierra”.

El texto, aunque algo extenso, no tiene desperdicio y muestra el odio y la crueldad de estos bandidos que no solo robaban sino que procuraban hacer el máximo daño posible. Santo Domingo tardó años, quizás décadas, en recuperarse plenamente de este asalto corsario. Pese al proceso de mitificación experimentado por muchos de estos forajidos lo cierto es que en realidad los buques corsarios estaban tripulados por personas de muy baja extracción social y absolutamente indisciplinadas. Afirmaba, con razón, Philip Gosse que el punto débil de todo barco pirata era la insubordinación:

> “Una y otra vez ocurría que una empresa a punto de culminar con éxito, quedaba arruinada por falta de disciplina. No había capitán que pudiera fiar en su autoridad ni en sus marineros. Si hacía algo que sus hombres desaprobaban estos lo arrojaban encadenado sin más a la bodega, o igualmente por la borda, y elegían otro. Nos consta que una tripulación llegó a elegir trece capitanes distintos en espacio de pocos meses…”.

Y en este sentido son muy conocidos algunos de estos éxitos corsarios, entre otras cosas porque ingleses y franceses se han encargado de recordárnoslos y de inmortalizarlos en su filmografía.

Sin embargo, pese a que han pasado casi desapercibidas para la historia, fueron muchas las ocasiones en las que las escuadras españolas derrotaron a los corsarios y les hicieron morder el polvo del fracaso.

Retomando el hilo de nuestra historia, diremos que la Corona, ante el riesgo que corrían las embarcaciones que participaban en el comercio indiano, decidió tomar cartas en el asunto. Ante la nueva situación creada tras la declaración de la guerra entre Francia y España, en 1521, la Corona tomó una serie de medidas encaminadas a la protección de la Carrera de Indias, a saber: en primer lugar, expidió unas ordenanzas de navegación en las que se compelía a los maestres, capitanes y propietarios de navíos a que viajasen en conserva y suficientemente artillados y protegidos en todo el derrotero por uno o varios navíos de armada. Esta idea será repetida reiteradamente en sucesivas disposiciones, de forma que, en 1526, se volvió a insistir en que, mientras durase la guerra, todos los navíos que se sumasen a la Carrera de Indias lo hiciesen juntos y que "se esperen los unos a los otros".

En segundo lugar, impulsó la organización de una Armada Guardacostas que reforzara el triángulo Canarias-Azores-Sanlúcar de Barrameda, que era la zona donde la concentración de navíos enemigos era más acusada. Sin duda, su financiación, fue una de las novedades que introdujo la Corona al hacerla recaer sobre el valor de las mercancías transportadas y no sobre las tercias del Reino como se pretendió en un principio. Indudablemente la gran beneficiada fue la Corona pues al fin y al cabo era la principal interesada en que los navíos del Nuevo Mundo llegasen íntegros a Sevilla.

Y en tercer, y último lugar, dispuso más a largo plazo la creación de unas armadas que debían ir a las Indias en los años de mayor

peligro a recoger el metal precioso, tanto de Su Majestad como de los particulares, para traerlo a España con la máxima seguridad posible.

Por otro lado, el tratamiento de los piratas sería muy diferente al de los marineros y tripulaciones francesas tomadas en tiempo de guerra. Los primeros estarían sometidos a esclavitud e incluso a pena de muerte, mientras que los otros recibirían un trato digno en prisión, imponiéndosele una cuantía para su posible liberación.

Como ya hemos dicho, en las primeras décadas la mayor parte de los corsarios eran franceses como los conocidos, Jean Ango, Juan Florín (Jean Fleury), Jacques Sore, Alphonse de Saintonge, François Le Clerc, más conocido como "Pierna de Palo", Jean-François de la Roque (señor de Roverbal) y Roberto Baal, entre otros. Este último saqueó Cartagena de Indias, entre 1544 y 1546, apoderándose nada menos que de doscientos mil pesos de oro. Sin embargo, a medida que avanzaba el siglo se incorporaron otros muchos de muy diversas procedencias, como escoceses, galeses, daneses, e, incluso, algunos castellanos. Desde el último tercio de la centuria el corsarismo estuvo liderado por ingleses. Entre estos últimos hubo algunos muy conocidos que incluso llegaron a gozar de un gran prestigio y de un gran reconocimiento en su país, como el ya citado Francis Drake, John Hawkins, Walter Raleigh o Thomas Cavendish. Algunos de estos corsarios, especialmente Drake, se convirtieron en una auténtica leyenda, recibiendo incluso distinciones nobiliarias por parte de la reina de Inglaterra. Y digno es reconocer que la leyenda tenía una base histórica pues Drake, además de ser un peligroso corsario, fue un intrépido navegante hasta el punto de que se le considera el segundo marino, tras Magallanes y El Cano, en dar la vuelta al mundo.

También hubo algunos casos de piratas de origen español que lucharon del lado de los corsarios contra los intereses de su propia patria. Entre ellos destaca el caso de Diego de Ingenios, natural de la onubense Cartaya. Al parecer, debido a su ambición y a supuestos agravios pasados decidió atacar, en 1528, la isla de Cubagua, en compañía de “franceses e ingleses y vizcaínos y portugueses, genoveses y levantiscos”. Y no fue un ataque más, pues además de ser la primera incursión a gran escala contra una plaza española en América, sirvió de ejemplo para muchos otros, al demostrar la vulnerabilidad española en el mar Caribe.

CAPÍTULO II
LA NAVEGACIÓN CON AMÉRICA

Ya hemos afirmado que fue la presencia de corsarios en torno a las rutas de la Carrera de Indias lo que obligó a la Corona a reorganizar el sistema de navegación, aumentando el tonelaje de los navíos, mejorando su artillería y procurando que los buques navegasen juntos. Realmente, se pensaba que una defensa eficaz contra los corsarios se debía asentar no sólo en la creación de las llamadas armadas de averías o guardacostas, sino sobre todo en la precaución de que todos los navíos que participasen en la Carrera estuviesen bien artillados y preparados para resistir un eventual ataque enemigo.

Antes de proseguir el desarrollo conviene dejar bien clara la diferencia entre *flota* y *armada*. En el siglo XVI no había navíos específicamente construidos para la guerra. Sin embargo, cuando un grupo de buques se utilizaban con fines comerciales se les denominaba *flota*, mientras que si esos mismos navíos eran armados a conciencia y se destinaban, no a tareas comerciales sino, a la protección de otros convoyes o de la costa, se entendía que constituían una *armada*.

1. EL TONELAJE DE LOS NAVÍOS

Como es sabido, hasta mediados del siglo XVI se utilizaba para calcular el porte de los navíos el término *tonel*, generalizándose a

partir de esta fecha el de *tonelada*. En cualquier caso, el volumen del tonel macho castellano era equivalente al de la tonelada, es decir, 1.385 metros cúbicos.

Las ordenanzas en torno al tonelaje y al pertrecho de los buques se sucedieron reiteradamente a lo largo de toda la centuria decimosexta, a saber: en 1522, 1531, 1534, 1535, 1539, 1541, 1543, 1550, 1552, 1568, etcétera. Prácticamente, en todos estos documentos se menciona la poca prudencia de los maestres al cargar demasiado sus naves, resultando, además, insuficiente la artillería que llevaban para resistir cualquier ataque corsario, por leve que éste fuese. Incluso, para garantizar el cumplimiento de esta nueva legislación sobre navegación se dispuso la existencia de un visitador en Sanlúcar de Barrameda, pues se averiguó que, tras pasar la revisión en Sevilla, descargaban toda la artillería, sobrecargando los navíos de mercancías. Pero también los maestres y dueños de naos supieron sortear al visitador de Sanlúcar para no llevar la artillería correspondiente. En un memorial de Juan Melgarejo sobre la navegación, fechado en 1568, se decía a este respecto lo siguiente:

> "Ítem, que los maestre y dueños de las naos para que se visiten sus naos en la villa de Sanlúcar, para que el parecer esté conforme a la ordenanza, buscan artillería, especialmente de bronce, que no sirve de más sino de visitar la nao con ella y para que los visitadores entiendan que llevan la artillería y que es suya y no les pongan embargo en la salida. Y esto hacen los maestres, prestándose los unos a los otros la artillería para el efecto de la visita por manera que si el maestre es obligado a llevar en su nao, siendo de mayor porte cuatro piezas de bronce llevados y estas dos puesta al otro maestre que tiene otras dos para que se visite y el otro hace otro tanto con él...".

Efectivamente, los comerciantes sabían utilizar todo tipo de astucias para asegurarse los mayores beneficios posibles, hasta el punto de que adquirían por unos días una artillería que les resultaba muy cara de comprar y, a su llegada a Sanlúcar, la descargaban

para a cambio embarcar más mercancías. De esta forma, según decía un documento de la época, “los navíos no podían pelear ni bien navegar”, constituyendo un fácil blanco para los corsarios.

Sin embargo, la situación no mejoró en todo el siglo XVI, siendo la sobrecarga una causa continua de zozobra y de capturas por parte de los franceses. Así, en 1521, fue informado el Emperador de que −en abierta contradicción con las disposiciones vigentes− los maestres sobrecargaban los navíos “de manera que llevan más sobre cubierta que debajo y hasta el barco que va dentro va cargado...”. Por su parte, Girolamo Benzoni, cronista de origen italiano, describió esta situación con suma agudeza, como podemos observar en el fragmento que reproducimos a continuación:

> “La *avaricia de los españoles* ha sido la causa que los franceses les capturasen tantos barcos; porque cuando zarpaban de España era tanta la codicia de los armadores de la nave, queriendo cargarla de mercancías y pasajeros, que *no se preocupaban de llevar la artillería* adecuada renunciando a defenderse cuando se veían asaltados por un barco enemigo...”.

Por ello, ya en las ordenanzas, expedidas el 14 de julio de 1522, se evitaba que fuesen navíos de escaso tonelaje a las Indias, fijándose además unos criterios mínimos de seguridad en todos aquellos que participasen en el comercio indiano. En otra disposición de 1552 se determinó el porte mínimo de los bajeles de la carrera en 100 toneladas y, en 1587, en 300. Y realmente el desplazamiento de estos navíos fue en aumento de forma que en la segunda mitad de la centuria no era frecuente encontrar en esta navegación navíos de menos de quinientas toneladas. Sin embargo, no siempre se observaron estas disposiciones, por lo que continuaron incluyéndose en las flotas navíos de escaso porte. Y ello debido a varias razones:

Primero, a la escasez de bajeles en los puertos peninsulares, lo que obligaba a tomar los que hubiese disponibles, sin importar su

arqueo. Desde finales de la centuria y durante el siglo XVII la crisis de los astilleros españoles fue tal que cada vez más se debieron incorporar a las flotas y a las armadas españolas buques de fabricación foránea muy a pesar de que, al menos en teoría, estaba absolutamente prohibido. El sector de la construcción naval en España experimentó una gran crisis acentuada a lo largo del siglo XVI. En buena parte esta dificultad fue debida a los embargos forzosos que practicaba la Corona cada vez que tenía necesidad de buques. Así, por poner un ejemplo concreto, en 1518, se autorizó a Juan López de Recalde, contador de la Casa de la Contratación, para que embargase en los puertos andaluces todas las naves que creyese necesarias para la armada que debía ir a Italia. Segundo, porque no era tan evidente que las embarcaciones de mayor porte fuesen más seguras, al menos si éstas no iban suficientemente artilladas y acompañadas por navíos más veloces. Y tercero, y último, porque para llevar a cabo los descubrimientos y rescates en las nuevas tierras hacían falta navíos ligeros y de poco calado, lo cual constituyó una excusa constante a la hora de permitir su paso a las Indias, con la supuesta intención de participar en tareas descubridoras.

A esta situación, había que unir el hecho de que los buques que se vendían en Sevilla eran viejos “porque hay grandes compradores y grandes precios y no se ven los daños que llevan”. Y todo ello muy a pesar de que las ordenanzas de navegación disponían que ningún navío pudiese ir a las Indias “sin ser primero varado...” El gran marino asturiano Pedro Menéndez de Avilés, en un informe de hacia 1556, se lamentaba de que los navíos que iban a las Indias eran muy viejos, pues llevaban muchos años navegando en aguas atlánticas o mediterráneas. Pero el problema no era solo su antigüedad sino que además los maestres les solían hacer “artificios” para ampliar su capacidad de carga. Lo denunciaba el

propio Menéndez de Avilés en 1556 y, doce años después, Juan Melgarejo en su conocido memorial sobre la navegación indiana. Este último insistió concretamente en el engaño que solían practicar los maestres, quienes "por codicia de llevar más toneladas de mercancías y hacerlas de más porte que ellas son *les hacen obras de carpintería* y las alzan y hacen cubiertas y puentes y toldos, y otras obras muy dañosas, apartándose de su compás queriendo hacer sobre navíos pequeños gran volumen de que las naos vienen a ser tormentosas y no marineras".

Los naufragios eran muy frecuentes por muy diversas y variadas causas: encallar el navío en las rocas, enfrentamientos bélicos y, sobre todos, las inclemencias del tiempo. Los marinos de la época temían más a la meteorología que a los ataques corsarios. Son innumerables las flotas y los buques que se tragó el mar debido a las tormentas y, en el Caribe, a los huracanes, como el que mandó a pique la escuadra que traía de regreso a la Península al pesquisidor Francisco de Bobadilla. Pero también en el Mediterráneo había catástrofes parecidas; en 1518, el capitán Hugo de Moncada perdió dieciséis naos y cuatro mil hombres por una tormenta "que fue grandísima pérdida y lastima".

Y curiosamente, pese a la frecuencia con que se producían los naufragios, nunca se pensó en colocar barcazas en los buques para paliar las dramáticas consecuencias humanas que estos solían acarrear. Algunos navíos sí que llevaban una o dos barcas –llamadas en la época *esquifes*– pero estaban pensadas no para ser utilizadas en caso de naufragio sino para acercarse a puerto o comunicarse con otros navíos de la flota. De todas formas, en caso de siniestro es probable que se utilizaran pero, por su escasa capacidad, solo podían salvar la vida de un puñado de hombres.

2. LA TRIPULACIÓN

Entre los mandos y personal cualificado de a bordo figuraba, en primer lugar, el capitán, de quien decía el cosmógrafo Alonso de Chaves, que su oficio era “como señor, mandar a los otros todos”. A veces el capitán era el mismo maestre, que era el que llevaba a su cargo las mercancías transportadas. Obviamente, en el caso de una armada o de una flota había un capitán por navío y un capitán general que era la máxima autoridad en la escuadra y que viajaba precisamente en un buque conocido como *la capitana*.

El rango de almirante era ya a principios del siglo XVI un título cortesano, y sus titulares en ocasiones apenas conocían el oficio del mar. A partir de mediados de siglo se retomó el título de almirante para designar al lugarteniente de las flotas que se despachaban para América. Era el segundo de a bordo, después del capitán general, y viajaba en la retaguardia en un velero que se conocía como *la almiranta*. Otros cargos de la oficialía eran el de contramaestre, segunda autoridad a bordo, y el de piloto. Este último oficio era de vital importancia para la buena marcha del navío, pues según Ricardo Cerezo:

> “Al piloto correspondía llevar la derrota y cuando tuviera relación con la parte náutica, en la que a veces era el único experto… debía llevar cartas, astrolabio, aguja, cuadrante, ampolletas y sondas, y tener, además, conocimiento de las mareas. Alonso de Chaves decía que el piloto en la nao es así como el ánima del cuerpo humano”.

Disponer de un piloto experimentado era la mayor seguridad que podía tener una nave y sus pasajeros. Una confusión en el reconocimiento de un accidente geográfico podía llevarlos a estrellarse contra las rocas. Cuando se producía un temporal había una tendencia natural de los pasajeros a pedir que el buque pusiera rumbo a la costa. Sin embargo, todo piloto o maestre experimentado

sabía que el sitio más seguro para sortear el temporal era mar adentro. Conocemos el caso del naufragio de una nao, llamada *La Buitrona*, propiedad de Cosme Buitrón, ocurrido a mediados del siglo XVI; después de una larga derrota por el Atlántico le sorprendió una gran tormenta en las proximidades del cabo de Trafalgar. Aguantaba bien la tormenta cuando los pasajeros se amotinaron, cortaron las anclas y decidieron poner rumbo a la costa para encallar el navío. Desafortunadamente, la nave embarrancó a bastante distancia de la costa y la imponente resaca ahogó a 180 pasajeros, pese a estar la playa a varias decenas de metros. Junto al piloto viajaban otros oficiales como el escribano, el carpintero o el calafate.

Entre los tripulantes de bajo rango había artilleros, marineros, grumetes y pajes, por ese orden en el escalafón. Estos puestos estaban por lo general muy mal remunerados, especialmente los tres últimos. Por ello, un problema endémico de las armadas españolas fue la falta de marineros. Concretamente, en 1584 Felipe II mostró su preocupación por "la gran falta de marineros en las galeras de España", prometiendo tomar las medidas necesarias para solventar el problema. Por su parte, los grumetes eran marineros jóvenes con poca experiencia, algo así como marineros de segunda. Los pajes constituían el escalafón más bajo de la tripulación de un buque, casi siempre niños de ocho o diez años, no pocos de ellos huérfanos, que se enrolaban para aprender el oficio de marineros. Pérez-Mallaína distingue dos tipos de pajes: los que poseían un protector a bordo entre la oficialidad, cuya misión era servir a éste, librándose de las algunas de las más duras tareas que correspondían al resto de los pajes. Y los llamados *pajes de nao*, que se veían obligados a realizar las tareas menos especializadas dentro del buque, como barrer, distribuir el rancho o hacer guardias de vigilancia.

Desde un primer momento se intentó mejorar la preparación de los pilotos, maestres y demás “gente de mar”. A ello contribuyó la Casa de la Contratación y sobre todo la Universidad de Mareantes de Sevilla, una especie de gremio de los hombres del mar que se encargó, entre otras cosas, de la instrucción náutica de sus afiliados. Desde muy temprano hubo una cátedra de Cosmografía en la que se formaba concienzudamente a las personas que luego gobernarían los navíos de la Carrera de Indias. Y en este sentido se ha dicho que la Casa de la Contratación fue la primera “escuela oficial europea” en la que se formó con rigor científico a pilotos y maestres. Y todo ello en una época en la que no era común el manejo de los instrumentos náuticos. De hecho, aunque los marinos de la época conocían los instrumentos navales, como la aguja de marear –hoy llamada *brújula*– o el astrolabio, lo cierto es que su uso se fue generalizando muy lentamente. Por lo general, en las primeras décadas del siglo XVI los navíos se orientaban en el mar de forma puramente “estimativa”. De todas maneras, con el paso de los años la brújula, que se instalaba en una casilla conocida como caja de la bitácora, fue convirtiéndose en un instrumento imprescindible para los pilotos pues era fundamental para marcar el rumbo y, sobre todo, para no perderlo. Incluso, en algunos navíos había dos brújulas, una que estaba a disposición del timonel y otra para el piloto. A mediados del XVI, Jerónimo Cardán inventó un dispositivo que dejaba la aguja magnética prácticamente suspendida en la caja, preservándola así de los bruscos movimientos del buque que tendían a desestabilizarla.

También la sonda era un instrumento fundamental en la navegación ya que permitía a los pilotos conocer la profundidad de las aguas y, así, evitar romper el casco con el fondo o varar el navío. Obviamente, era muy simple, una cuerda con un plomo colocado en la punta.

Es cierto que muchos de los más grandes marinos de la época eran de nacionalidad española –recuérdense nombres como el de Antón de Alaminos, Vicente Yáñez Pinzón, Andrés Niño, Sebastián Caboto, Juan Díaz de Solís y Pedro de Ledesma, entre otros–, sin embargo, no es menos cierto que la gran demanda de estos profesionales hizo que se admitiesen a muchos que no estaban lo suficientemente preparados. Y esta situación se veía favorecida por el desprestigio de la profesión y su escasa remuneración económica, pues, como bien se ha escrito, ser marinero significaba "largo servicio, mala comida, pésimo vestido y menosprecio social". Además, con frecuencia los exámenes no se llevaban a cabo con la justicia y transparencia necesaria, motivo por el cual la Corona acusó, a mediados de la decimosexta centuria, a los pilotos mayores y cosmógrafos de no examinar con rigor "por no tomar juramento a los testigos de las informaciones", responsabilizándolos asimismo de los veintinueve navíos perdidos en tan sólo dos años. Pero esto no era todo, pese a las prohibiciones legales, conocemos numerosos pilotos a los que se les otorgó licencia para navegar por zonas para las que no habían sido enseñados.

Esta escasez de pilotos también dio lugar a la presencia de pilotos extranjeros en las naves españolas, sobre todo portugueses, soslayándose la legislación, que establecía como requisito "ser natural de estos reinos de Castilla". Y precisamente este fue el caso del luso Bernardo de Aguilera, quien obtuvo sin dificultad un permiso de las autoridades españolas para tripular navíos de la Carrera de Indias. Igualmente, en 1561 Felipe II otorgó patente a un escocés –católico, por supuesto–, llamado Chasteniers, para trabajar a su servicio al mando de una galera que poseía.

En cuanto al número de tripulantes que debía llevar un navío, Blasco Núñez de Vela estimaba, en 1537, que por cada dos

toneladas de arqueo debía ir al menos un tripulante, “que es lo menos que un navío de armada puede llevar y si llevare menos iría muy falto...” Pues, bien, la demanda que había de “hombres de mar” era tan elevada que en unas ocasiones iban menos tripulantes de lo recomendable y en otras había que admitir a personas sin preparación que, utilizando una expresión de la época, no sabían en absoluto “marinear los barcos”. Así, encontramos que desde la década de los treinta algunos de los grumetes y de los pajes eran negros “por falta de no hallar copia de blancos”. Asimismo, había numerosos portugueses, pues no en vano tenían una merecida fama de buenos marineros. Curiosamente, en 1544, Francisco de Orellana, que andaba reclutando la tripulación para su viaje a lo que habría de llamarse Nueva Andalucía escribió lo siguiente:

> “Asimismo hago saber a Vuestra Majestad que no se haya ningún marinero castellano que sepa la costa del río para donde es mi viaje, excepto *los portugueses que tienen gran noticia de ella por la continua navegación que por allí tienen*, y así por esto como porque navegan en piezas ligeras y bien aderezadas conviene llevarlos en esta jornada...”

Para muchos de estos foráneos enrolarse como marinero era la forma más idónea de burlar los controles migratorios de la Casa de la Contratación, y al llegar al continente americano desertaban. De manera que pese a que las ordenanzas de 1534 compelían a los pilotos a que todos los tripulantes fuesen “gente de mar” lo cierto es que la realidad era otra. De hecho, en una real cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación, fechada el 2 de julio de 1535, se decía que viajaban “muchas personas por marineros que no son hábiles para el dicho oficio...”. Y es que realmente, aunque había algunos casos vocacionales o de tradición familiar, la mayoría se enrolaba por motivos económicos porque el salario, aun siendo muy modesto, fue siempre superior al que cobraba un campesino o un jornalero de Castilla.

Además, no podemos olvidar que la vida a bordo era muy dura. En caso de que no hubiese tormenta y de que se superasen los mareos iniciales, el hacinamiento, la estrechez de los buques y la deficiente alimentación hacían del viaje una experiencia traumática. En estas condiciones el buque se podía convertir en el peor de los suplicios, en una auténtica cárcel flotante. Con frecuencia, el viaje se alargaba en exceso y la tripulación pasaba auténtica hambre o se veía obligada a consumir alimentos en mal estado de conservación. Eugenio de Salazar definía la situación muy gráficamente:

> "Todo lo más que se come es corrompido y hediondo, como el mabonto de los negros zapes. Y aun con el agua es menester perder los sentidos del gusto y olfato y vista por beberla y no sentirla. Pues, si en el comer y en el beber hay este regalo, en lo demás, ¿cuál será? Hombres, mujeres, mozos y viejos sucios y limpios, todos van hechos una molota y mazamorra, pegados unos con otros; y así junto a uno, uno regüelda, otro vomita, otro suelta los vientos, otro descarga las tripas; vos almorzáis, y no se puede decir a ninguno que usa de mala crianza, porque las ordenanzas de esta ciudad lo permiten todo".

En cualquier caso, si la vida a bordo no respondía finalmente a las aspiraciones de estos jornaleros reconvertidos a marineros siempre existía la posibilidad de desertar en cualquier puerto americano y probar fortuna como un inmigrante ilegal más. Pero había más, en muchos casos la codicia de los maestres los llevaba a hacer pasar por marineros a parte del pasaje. De esta forma, llevaban a las Indias a personas que, por diversas circunstancias, no habían obtenido su licencia. O bien, se embolsaban el dinero de estos supuestos marineros que en realidad no lo eran. Esta situación la denunciaba Pedro Menéndez de Avilés en 1556:

> "…Al tiempo de una tormenta no hay marineros que sepan navegar y por ser las naos rústicas y los marineros pocos se pierden muchos navíos y la causa de esto es la *codicia de los maestres* que como *estos que van en nombre de marineros no llevan soldada la gozan el maestre* y marineros que llevan y allende de no llevar soldada pagan cada uno de estos que van en nombre de marineros al maestre un

tanto por que los dejen allá y también muchos de los marineros que habían de llevar soldadas las dejan a los maestres para que los dejen en las Indias…”.

Por tanto, en lo que concierne a la tripulación debemos concluir que había una élite, andaluza y vizcaína principalmente, que era la más preparada del mundo en aquellos momentos pero que junto a ella había una mayoría poco cualificada.

3. LA NAVEGACIÓN EN CONVOY

Otra de las medidas que se tomaron para asegurar la navegación frente a los ataques corsarios fue la instauración del ya mencionado sistema de convoy o *conserva*. En la documentación de la época se utilizaba el segundo concepto, término que sigue usándose en la náutica actual. Este tipo de navegación colectiva se impuso paulatinamente debido a los continuos ataques que, desde la tercera década del siglo XVI, asolaron tanto las costas andaluzas como las principales rutas de la Carrera de Indias.

A grandes rasgos podemos distinguir tres grandes etapas en el modelo de navegación de España con sus colonias americanas en el siglo XVI. La primera abarcaría de 1492 a 1503, en la que de alguna forma existía un vacío legal, determinado por las circunstancias de los primeros años. En estos primeros momentos no se exigía la navegación en conserva, viajando, por tanto, en un régimen de registro suelto. Sí encontramos, en cambio, pequeñas agrupaciones de barcos, más o menos espontáneas aunque pensadas para reducir el peligro. Asimismo, se observa desde los primeros años la idea de repartir el oro entre varios navíos para minimizar los riesgos.

La segunda, que comprendería desde 1504 hasta 1560, frecuenta un sistema de navegación mixto, donde, dependiendo de la presencia o no de corsarios, se permitía el registro suelto o por el contrario se exigía obligatoriamente la agrupación de una flota de entre cuatro y ocho navíos para partir rumbo a las Indias. En esta etapa aparecieron algunos elementos claves del comercio y la navegación ultramarina como el monopolio sevillano, el cobro del impuesto de la avería, la formación de armadas guardacostas y de escolta así como el pertrecho de armadas con el único destino de recoger el metal precioso de las Indias.

Y la tercera, que comenzaría en 1561, con la implantación definitiva del sistema de flotas y la organización definitiva de un modelo naval.

Pues, bien, esta solución aparentemente fácil a la que se llegó en los años sesenta costó realmente más de medio siglo de ensayos, de experiencias y de no pocos fracasos. Un continuo tira y afloja entre el sueño de todos los tratantes de Indias que era el registro suelto y la realidad que el feroz corsarismo impuso casi desde el mismo momento del descubrimiento de América.

El libre registro, vieja pretensión de los comerciantes por la que pedían comerciar con las colonias desde cualquier puerto peninsular, sin tener que recalar en Sevilla, apenas si se pudo poner en práctica. En 1528 se produjo un intento de liberalización del tráfico que, sin embargo, resultó ser un mero espejismo. Efectivamente, en este año las peticiones de un aperturismo al libre comercio fueron especialmente enérgicas y provenientes nuevamente de la isla de La Española. La reivindicación planteada por los comerciantes antillanos fue desde un primer momento bien recibida por el Emperador, que prometió que se volvería “a platicar y a estudiar la propuesta” en el Consejo de Indias, para proveer lo

más conveniente. Se trataba, sin duda, de la primera vez que se cuestionaba seriamente la posibilidad de instaurar el libre registro. La apertura de varios puertos peninsulares al comercio indiano llegó, definitivamente, en 1529, sin embargo, como muy bien afirmó Haring, esta ley de libre comercio para algunos puertos no fue más que letra muerta puesto que ni supuso libertad de comercio, ni por supuesto registros sueltos.

Está claro que las circunstancias obligaron a adoptar desde muy pronto el sistema de flotas. Esto ocurrió por primera vez en 1522, al ordenar la Corona que solo se viajase a las Indias en conserva y custodiados por buques de guerra. Dado el interés del documento lo transcribimos parcialmente a continuación:

> "Allá habréis sabido los daños, presas y robos que los corsarios franceses este año han hecho en la ropa de nuestros súbditos que han ido y venido a esas partes y para remedio de lo cual la católica Reina mi Señora y yo habemos mandado hacer cierta armada que será bastante para asegurar la navegación y resistir los dichos franceses y demás de aquella asimismo habemos mandado que vayan juntos ocho navíos que al presente están cargados de mercaderías en la barra de Sanlúcar juntamente con otras dos carabelas que van con ellas de armada para si por caso algunos franceses hubiesen tenido atrevimiento de ir la vuelta de esas islas y porque, por la misma causa, conviene y les habemos mandado que vuelvan juntos como van... en conserva con las dichas dos carabelas armadas..."

Su valor histórico es muy grande ya que hasta la fecha habían existido muchas dudas a la hora de establecer la primera navegación en conserva. Así, por ejemplo, algunos autores hablan de 1524 como fecha en que se tramitó tal orden, mientras que otros retrasan la fecha del primer convoy protegido hasta nada menos que 1543. Sin embargo, a la luz del documento citado anteriormente queda claro que la navegación en convoy tuvo sus orígenes en 1522. Los continuos ataques galos así como las numerosas pérdidas de navíos hicieron imposible la vieja aspiración de los registros sueltos. De manera que, efectivamente, en 1522, partió de

Sevilla una flota compuesta por ocho barcos, protegidos por dos carabelas de armada.

Al año siguiente nuevamente se informó que tres carabelas estaban preparadas para zarpar hacia las Indias, prohibiendo las autoridades en última instancia su partida, alegando que "ni tres ni seis serán suficientes para resistir". Ya en 1525 encontramos el primer gran proyecto de navegación en conserva, al planearse una flota de veintidós naos y carabelas, de las que regresaron veinte, ocho con el metal precioso y las otras doce con el resto de las mercancías.

Nuevamente, en 1526 y en 1527 se expidieron sendas disposiciones regias obligando a todos los buques que hiciesen la Carrera de Indias a ir en conserva. Y ello debido a los incesantes rumores que corrían sobre una importante armada corsaria que había sido despachada desde Bretaña y Normandía. Y otra vez, en 1537, se dispuso lo siguiente:

> "Que durante el tiempo que la guerra durare que tenemos con Francia, *ningún oro, ni plata venga sino fuere en la dicha armada o en conserva de ella* porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año a la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas...".

Mucho más concretas y claras fueron las ordenanzas de 1543, en las que encontramos ya muy perfilado el sistema de flotas, aunque pensado solo para años en los que hubiese guerra abierta. El monarca, informado de los rumores sobre la presencia de veleros enemigos en las costas, ordenó a los oficiales de las Casa de la Contratación que se plantease la navegación en los siguientes términos:

> "*Que las flotas no sean de menos de diez naos* y que salgan dos flotas al año, una por el mes de marzo y otra por el mes de septiembre y que no vayan más de dos flotas durante el tiempo de la guerra".

Poco tiempo después se dispuso que, durante el tiempo que durase la guerra, se pusiese especial cuidado en que las embarcaciones no viajasen sobrecargadas, reduciendo el número de toneladas de carga permitida por navío. La elección de los buques y su número era decidida por el presidente de la Casa de la Contratación, y desde el siglo XVII, con la supervisión e intervención del Consejo de Indias que elaboraba un listado de los barcos disponibles en el puerto de Sevilla y en Cádiz. Asimismo, en todas las flotas debía ir una nave principal llamada *capitana* y al menos un buque de armada, costeado a través de la avería, un impuesto que, como veremos más adelante, recaía sobre las mercaderías. En la capitana, de mayor tonelaje que el resto y menos sobrecargado de mercadurías, debía viajar el capitán general de la flota. En 1565 se reguló como debía ser este galeón: de trescientas toneladas y artillado con doce lombardas y veinticuatro piezas menores de artillería, llamadas *versos*. Además debía ir "sin mercadería ninguna", norma que no siempre se cumplió, y con ciento veinte tripulantes "de mar y de guerra".

Y, finalmente, si en la conserva se incluía algún navío menor de ochenta toneladas debía ser con expresa licencia real. Evidentemente, dado que había buques más rápidos que otros, el paso lo marcaban los lentos, que con frecuencia eran ubicados por los generales en la vanguardia del convoy. De esta forma se pretendía una mejor defensa en caso de un hipotético ataque corsario.

En 1544 encontramos de nuevo una gran flota, en esta ocasión compuesta por nada menos que veintiocho navíos, la mayoría de gran porte, custodiados por un galeón de armada y capitaneados por Juan López de Archuleta. Igualmente, el 11 de agosto de 1552 partió rumbo a las Indias una enorme escuadra de nada menos que

cincuenta navíos al frente del capitán general Bartolomé Carreño, mientras que al año siguiente Cosme Rodríguez Farfán condujo otra no menos considerable, formada por cuarenta y nueve navíos.

El sistema de flotas debía estar muy consolidad ya para 1554, pues los oficiales sevillanos bajo ningún concepto autorizaban la partida de ningún barco que no fuese dentro de la flota. Y el cumplimiento de la normativa era tan rígida que el Emperador tuvo que autorizar personalmente la partida de cuatro navíos que se dirigían a Cabo Verde a por esclavos para luego llevarlos a América porque, según decía, no se les dejaba salir de Sanlúcar pese a que no había “nueva de corsarios”.

En 1555 se pensó en retomar un viejo proyecto de los Reyes Católicos que preveía el envío de flotas compuestas por diez navíos con una periodicidad mensual o bimensual. La necesidad de crear un sistema de flotas estable estaba ya bien presente aunque la periodicidad planteada fuese absolutamente irreal e imposible de poner en práctica con los medios de la época.

Sea como fuere, lo cierto es que la navegación en conserva fue creada, pues, en la primera mitad del siglo XVI tan sólo para ocasiones de emergencia, sin embargo, dada la situación de guerra continua con los franceses se convirtió de hecho en la auténtica regla del comercio y de la navegación indiana.

Finalmente, por disposición del 16 de julio de 1561 se prohibió toda navegación al margen de las dos flotas anuales que se preveían: una que partiría en enero, y otra que lo haría en el mes de agosto. En ambos casos, la flota llegaría unida hasta las Antillas y, a la altura de Puerto Rico, se dividiría en dos, una parte se dirigiría a la Nueva España y la otra a Tierra Firme. Pero este sistema de flotas que se dividían y que luego tenían que esperarse no pudo

aplicarse en la práctica. Por ello, muy poco tiempo después, y siguiendo un informe del capitán y maestre Juan Rodríguez de Noriega, se decidió modificar el sistema de flotas para adaptar así la teoría a la praxis. Fue concretamente el 18 de octubre de 1564 cuando se dispuso que la primera flota zarparía, finalmente, en abril y no habría partición, pues estaría integrada exclusivamente por los buques que se dirigían a Veracruz, Honduras y las islas antillanas mientras que, la segunda, mantendría su fecha de partida en el mes de agosto y estaría formada por las embarcaciones que se dirigían a Santa Marta, Cartagena y Nombre de Dios, este último puerto sustituido desde 1592 por Portobelo. Desde muy pronto los buques que se dirigían a la Nueva España se conocieron como la Flota de la Nueva España, mientras que los que iban a Tierra Firme serían denominados Galeones de Tierra Firme. Y esto debido a que, mientras la primera estaba defendida exclusivamente por la capitana y la almiranta, los segundos, en cambio, portadores de la plata peruana, se solían reforzar con la presencia de una pequeña flotilla de galeones.

La seguridad de las Flotas y Galeones se procuraba a través de algún navío de armada que le acompañaba así como de la capitana que solía ir bien artillada. Por lo demás, en las áreas más problemáticas como eran el occidente peninsular y el mar Caribe, la seguridad se veía reforzada por sendas armadas de averías, la Guardacostas de Andalucía, también conocida como la Armada del Mar Océano, y la del Caribe.

El motivo por el que se restringía la navegación exclusivamente a las dos flotas anuales quedaba bien explícito en la propia disposición de 1564 por la que se reguló el sistema, como podemos observar en el texto que ofrecemos a continuación:

> "Por cuanto habiendo nos visto por experiencia *el riesgo que corrían las naos que iban y venían solas* a las nuestras Indias, islas y Tierra Firme del mar océano ordenamos y mandamos por obviar los daños que los corsarios podían hacer que fuesen en cada año dos flotas a las dichas nuestras Indias..."

Este sistema solucionaba en buena parte los problemas defensivos de la Carrera de Indias y regularizaba mucho más los plazos de navegación. Además, facilitaba el rescate en caso de naufragio de algún navío. En adelante, tan solo los navíos de aviso, es decir, aquellos que se encargaban de transmitir información entre la metrópoli y sus colonias, tendrían autorización para viajar en solitario. Y ello porque aunque el riesgo era alto, se consideraba necesario para mantener el contacto en los largos períodos que se producían entre flota y flota.

Sin embargo, este régimen aparentemente perfecto no lo fue tanto porque la realidad superaba con creces a la legislación. En el retorno de la flota se solían producir largas esperas en La Habana, en unos casos para esperar la llegada de todos los buques, y en otros, debido a la presencia de corsarios. No fueron pocas las ocasiones en las que, debido al inminente peligro corsario, la flota debió invernar en Cuba, con gran quebranto económico para los mercaderes y con la desesperación de la Corona que veía demorar indefinidamente la llegada del ansiado metal precioso.

Sea como fuere, lo cierto es que el sistema de flotas se consolidó. Y en adelante las leyes serían en este sentido tajantes, pues en 1572 y en 1573 se prohibió que ningún navío abandonase la conserva "por una banda ni por otra, a distancia que no pueda ser socorrido o deje de oír la artillería, y ver las señales que hicieren la capitana o almiranta con velas, banderas o faroles".

Con el tiempo fue aumentando el número de navíos que viajaban en la flota. Ya en la flota que capitaneó Pedro Menéndez de Avilés

en 1562 iban nada menos que cuarenta y nueve navíos comerciales. A finales de siglo todas las flotas dispondrán de un número de entre treinta y noventa bajeles.

Casi como una prolongación de la Flota de la Nueva España en aguas del Pacífico estaba el famoso Galeón de Manila, también conocido como *Nao de la China*. Éste se despachó de forma casi ininterrumpida desde 1566 haciendo la ruta Acapulco-Manila. Se llamaba así porque usualmente el navío encargado de cubrir la ruta era un galeón de más de quinientas toneladas, aunque en ocasiones esporádicas fueron dos. Aunque se tratase de un solo buque, esta ruta generó un intenso comercio entre México y Filipinas, donde se intercambiaba plata mexicana por artículos orientales, en muchos casos suntuarios, como seda, té, marfiles, lacas, porcelanas y especias. Este comercio fue limitado en más de una ocasión por la propia Corona, que vio cómo salía de México plata por valor de varios millones de pesos que rompían claramente el pacto colonial y el monopolio sevillano.

También este galeón fue objeto preferente y preciado –por el alto valor de las mercancías que transportaba– de la codicia de los corsarios. En no pocas ocasiones sufrió ataques de corsarios ingleses y holandeses, pero se salvó de manera milagrosa. Fue finalmente Thomas Cavendish quien, en 1587, dio alcance al galeón Santa Ana en la costa de la Baja California y lo capturó, obteniendo un cuantioso botín.

4. DEBATES SOBRE EL SISTEMA NAVAL

Debido a los crecientes ataques corsarios y a la falta de un modelo de navegación estable y eficiente, a mediados del siglo XVI, la

sensación de zozobra entre las autoridades, entre los marinos y entre los maestres y comerciantes era notable. El corsarismo no parecía ya un fenómeno coyuntural, pues no sólo no desaparecía sino que tendía a aumentar con el paso de los años, ampliándose la ofensiva incluso a los meses de invierno. En ese ambiente de intensa actividad corsaria, de crisis del sistema naval vigente y de relativa ineficacia de las armadas de averías, aparecieron numerosos proyectos planteando modelos de navegación alternativos. Unos planes que pretendían, bien el establecimiento de medidas para reformar la Carrera de Indias, o bien la creación de un sistema naval alternativo al existente. De todos esos proyectos, el más concienzudo, extenso, revolucionario y trascendente fue, sin duda, el de Álvaro de Bazán.

Antes de exponer su proyecto queremos destacar en unas líneas la figura de este eminente marino español. Realmente, su biografía se ha visto bastante relegada y minimizada por la gran relevancia que alcanzó, años después, su hijo y en menor medida su nieto, ambos del mismo nombre que el patriarca de la estirpe. Efectivamente, en muchas ocasiones se destaca a Álvaro de Bazán, señor de Santa Cruz, no por sus méritos personales, sino como mero progenitor de Álvaro de Bazán "el Mozo", primer marqués de Santa Cruz, que tan eficazmente contribuyó, junto a Juan de Austria, a la derrota de los turcos en la célebre batalla de Lepanto. Pues, bien, el señor de Santa Cruz fue, además de un gran marino, un prestigioso ingeniero naval, avalado por sus innumerables éxitos en campañas bélicas y por su contribución a la consolidación del sistema naval del Imperio. Y realmente ha de ser considerado, como afirmaba Ramón Carande, como "uno de los marinos más eminentes de su generación". Desempeñó distintos puestos de enorme responsabilidad en el sistema naval español, antes, durante y después de la presentación de sus malogrados proyectos.

El plan de navegación trazado por Álvaro de Bazán no había sido estudiado por los historiadores hasta ahora. Tan sólo Carande le dedicó varias páginas, destacando por primera vez la magnitud del proyecto, al que calificó de revolucionario, y apuntando ya certeramente algunas de las causas de su fracaso. Sin embargo, había una gran contradicción entre unos historiadores y otros, pues, mientras unos afirmaban que proyectó un sistema de veinte galeazas, otros decían que eran sólo doce, y aun otros que eran en realidad tres galeones y seis galeazas. Y realmente todos tenían parte de razón ya que no hubo, como se había pensado, un sólo proyecto sino cuatro proyectos sucesivos y un asiento final que aceptaba el último de los planteamientos, aunque incluyendo algunas modificaciones.

Este modelo de navegación recibió en su época durísimas críticas tanto a nivel institucional −del Consejo de Indias y de la Casa de la Contratación y, sobre todo, del Consulado Sevillano− como a nivel particular, por parte de muchos de los náuticos más conocidos de la época –Pedro Menéndez de Avilés, Andrea Doria, López de Archuleta, Bernardino de Mendoza, etcétera−. Una lectura superficial de la documentación podría dar la errónea sensación de que el proyecto de Bazán carecía de toda consistencia. Nada más lejos de la realidad, su proyecto fue una concienzuda y seria apuesta por un modelo de navegación monopolística que posiblemente pudo haber sido tan eficaz al menos como el sistema de dos flotas anuales que, como es bien sabido, se impuso definitivamente. El plan de Bazán estuvo a un ápice de prosperar y, de haber ocurrido, hubiese cambiado el sistema naval y comercial de España con las Indias en la época colonial.

En realidad, no fue un proyecto sino que como se ha dicho fueron cuatro sucesivos los presentados por el Señor de Santa Cruz.

Del primer proyecto de navegación propuesto por Bazán tan sólo disponemos de dos borradores, ambos incompletos y sin fecha. No obstante, su data debe ser probablemente de la primera mitad de 1548, pues, en una real cédula dirigida a los oficiales de la Casa de la Contratación el 28 de octubre de ese año se les pedía que tratasen con el Consulado de Sevilla el proyecto de navegación presentado por Bazán. También a principios de 1549 se envió una carta al Emperador diciéndole que si Bazán insistía en su proyecto de navegación con galeazas, que se autorizase pero "sin que Su Majestad haya de poner dinero, ni otra cosa en ello...". Por otro lado, el 27 de febrero de 1549, el Consulado de Sevilla escribió al Rey, diciendo que ya tenían preparado el informe solicitado sobre las veinte galeazas de Bazán, y que lo remitirían en breve al Consejo de Indias.

Gracias a estos dos borradores, y a algunas otras referencias que aparecen en otras tantas informaciones posteriores, podemos reconstruir el proyecto en sus partes esenciales. Bazán se comprometería a botar veinte galeazas que, en grupos de cuatro, efectuarían un total de cinco travesías anuales. A cambio, el prestigioso marino pedía varias prebendas, a saber: primero, nada menos que el importante y elitista título de almirante, y segundo, el privilegio de que, al menos durante veinte años, nadie pudiera construir galeazas para la navegación con las colonias. Muy posiblemente, el proyecto incluía el estanco del comercio indiano, aunque eso sí, debiendo aceptar, previo pago del correspondiente flete, las mercancías de los distintos comerciantes de Indias. Ese aspecto fue uno de los que con más intensidad se censuró, siendo eliminado en los proyectos sucesivos. Así, por ejemplo, en un memorial anónimo se decía en relación a este primer proyecto lo siguiente:

> “Ha se de advertir y notar bien que las veinte galeazas que don Álvaro quiere hacer, y aunque fuesen cincuenta, no bastarían a llevar lo que se carga en España para las Indias y traer los retornos de ellas porque ahora andan en este trato casi cien navíos harto buenos y siempre hay carestía de ellos y *si las dichas galeazas pusiesen en estanco en el cargar de las mercaderías en breve se desharían de ellas sus dueños y de necesidad habría de cesar gran parte del trato* pues son infinitos los que hacen cargazones para las Indias por dar aviamiento a sus navíos y ganar con ellos que si no los tuviesen tampoco entenderían n el dicho trato”.

Asimismo, en esta primera propuesta, Bazán exigía una suma algo elevada, concretamente unos dos mil ducados anuales por cada galeaza; en total cuarenta mil ducados, a cambio de la cesión de la tercera parte de los beneficios que se obtuviesen en concepto de fletes. De esta forma pretendía compartir con la Corona los beneficios del monopolio del comercio indiano. También demandaba dos tercios de todas las presas que se hicieren durante su andadura, lo cual tampoco era excesivo teniendo en cuenta que las armadas no eran reales sino de propiedad particular. No olvidemos que en estos casos lo normal era que el Rey tan solo obtuviese el quinto de la presa.

En este proyecto Bazán defendió especialmente las virtudes de la galeaza, navío que, como ya hemos dicho, había sido inventado por él mismo. A su juicio era un buque mucho más veloz que ninguno de los utilizados en la navegación atlántica, por ser afragatado y por llevar ciertas mejoras en el velamen. El propio Bazán describía sus buques “de nueva invención” de la siguiente forma:

> “Que las dichas veinte galeazas que ha dicho que pondrá y traerá en la dicha navegación serán bastardas de galera y galeón y que no tendrán tanto de galera como tienen las venecianas porque son muy bajas de costado para ir a Indias, las cuales tendrán a doscientos toneles poco más o menos. Que estos navíos serán muy livianos de la vela por cierto secreto que tendrán en la hechura y en las velas, tanto, que ningún navío de los que han ido a Indias, españoles ni franceses, andarán tanto como ellos y que llevarán los remos para el efecto que lo traen las venecianas que es para salir del puerto y entrar en él y ponerse en batalla y para

ayudarse a dar caza a otra armada y para alcanzarla más presto o desviarse de ella".

Estaba previsto que estos navíos viajasen fuertemente pertrechados con artillería pesada −lombardas y culebrinas− y, por supuesto, con la munición suficiente y el reglamentario armamento de los soldados.

Las críticas vertidas por algunas instituciones indianas, como el Consulado Sevillano, fueron extremadamente severas. Según afirmaban, el monopolio destruiría el trato con América, produciéndose un gran perjuicio económico, tanto para los tratantes de Indias como para la Corona. Los miembros de esta institución sostenían que las galeazas no eran navíos adecuados para la navegación indiana, debido a su escaso calado. Asimismo, pensaban que no serían suficientes para mantener el tráfico mercantil, pues, según decían, en esos momentos comerciaban con las Indias un centenar y medio de navíos, todos ellos de más de ciento cincuenta toneladas.

A principios de 1549, Álvaro de Bazán, después de asumir la gran cantidad de críticas recibidas −muchas de ellas injustificadas−, decidió introducir una serie de modificaciones y presentar un nuevo diseño a la Corona. En relación a este segundo proyecto tampoco disponemos del documento original sino de tres instrumentos colaterales que comentan la cuestión, a saber: uno, un capítulo que sobre el mencionado proyecto envió el Rey al Consejo de Indias, para que emitiesen su parecer; dos, una resolución sin fechar, posiblemente en respuesta al documento anteriormente citado del Consejo de Indias; y tres, un parecer, también sin data, de los oficiales de la Casa de la Contratación. Cotejándolos entre sí hemos obtenido las principales cláusulas de este segundo plan que introduce varias novedades importantes con respecto al primero: los

navíos serían un total de doce galeazas −ocho menos que en el plan inicial−, destinándose la mitad a la ruta de la Nueva España y, la otra mitad, a la de Tierra Firme. Partirían de tres en tres, con una regularidad trimestral, teniendo su sede, obviamente, en la capital Hispalense. Las exigencias financieras de Bazán también experimentaron una drástica reducción, limitándose en esta ocasión a tan solo nueve mil doscientos ducados de ayuda de costa anuales.

El informe de la sevillana Casa de la Contratación fue bastante ambiguo. Si bien señalaron algunos aspectos muy positivos del proyecto, como la mayor regularidad de los avisos y la mayor seguridad con la que viajarían los caudales de Indias. Sin embargo, también insistieron en varias cuestiones negativas que se derivarían de la firma del citado asiento: primero, la armada no limpiaría la costa andaluza de corsarios y, por tanto, habría que seguir fletando armadas de averías. Y segundo, el comercio se vería seriamente perjudicado y reducido, sobre todo por la intención de Álvaro de Bazán de no esperar a los comerciantes "ni en Castilla ni en Indias". Asimismo los oficiales de Sevilla volvieron a manifestar sus serias dudas sobre la capacidad naval de las galeazas.

En medio del debate que se generó y de las muchas críticas que su plan seguía despertando, Bazán consideró oportuno rehacer de nuevo su plan y presentar un tercer proyecto, aunque en esta ocasión manteniendo lo esencial. En un memorial, que podríamos fechar en septiembre de 1549, sustituyó sencillamente su proyecto de doce galeazas por el más convencional de doce galeones, pues "parecen más en servicio de Su Majestad". Por lo demás, vuelve a insistir en las mismas cuestiones, es decir, en las deficiencias del sistema naval vigente, con interminables esperas de los navíos, la ineficacia de las efímeras armadas guardacostas, los altos costes de los seguros, etcétera. En esta ocasión planeó que partiesen dos

galeones cada dos meses para recoger regularmente el metal precioso y los caudales, tanto de propiedad Real como particular. En caso de guerra, partirían los galeones de tres en tres cada trimestre.

Pero de todos los proyectos presentados el cuarto fue sin duda el más importante ya que fue aceptado por el Emperador. El 7 de octubre de 1549 tenía listo su cuarto y último proyecto, en esta ocasión mucho más elaborado, rectificando algunos aspectos que habían sido objeto de reproches e incluyendo importantes novedades. En este cuarto proyecto, pues, se comprometía a aprestar seis galeones −tres de nueva invención y otros tres ordinarios− y tres galeazas para cuatro meses después de la firma del contrato. Sin embargo, estos buques eran provisionales mientras hacía otras tres galeazas de nueva invención. Al final la flota debía quedar compuesta por tres galeones de nueva invención y seis galeazas. Los llamados *galeones de nueva invención*, de forma similar a las galeazas, no eran otra cosa que fruto del afragatamiento del navío, lo que en teoría le proporcionaba una mayor rapidez. También se incorporaban otros aspectos que mejoraban su capacidad de navegación y sobre todo su respuesta defensiva. En una información realizada por el propio Bazán sobre sus galeones, testigos como Baltasar de Prado afirmaron que aunque los galeones de Bazán se topasen con una gruesa armada de corsarios el oro llegaría con seguridad a Sevilla "por su ligereza y por lo mucho que andan". En cuanto a las mejoras técnicas decía lo siguiente:

> "Las dichas nuevas invenciones son que el corte o gálibo del plan y de lo que va debajo del agua de los dichos dos galeones es y va de tal manera y medidas y tan diferentes de los que se usan que por esto y por su talle y hechura son muy ligeros y navegan mucho y antes que se echasen a la mar los maestros que los hacían y los marineros y personas que los veían decían que tenían por cierto que serían los más ligeros navíos que se hubiesen visto como esto se pareció después por la experiencia cuando fueron desde Vizcaya a Sevilla porque este

testigo se halló presente al tiempo que salieron de Portugalete y vio que iban tan ligeros que con solas las velas del trinquete alcanzaron a ciertos navíos que iban adelante de ellos con todas las velas metidas... Otra nueva invención que es que entre los otros aposentos que tienen, tienen dos entresuelos de más de ciento y veinte pies de largo donde pueden llevar gran suma de cañones y culebrinas y tirarse por su portañolas levadizas y encima de éstas dos cubiertas tienen hechos sus filares y batallolas y puede ir mucha artillería demás... Y demás de esto tienen otra nueva invención que es que pueden acrecentar dos medias velas engarzonadas con la vela mayor con un ingenio de manera que tirando se pueden quitar...”

Así, pues, irían tres armadas al año, formadas por un galeón y dos galeazas. Se incluía lógicamente una cláusula antimonopolio, pues ésta era una de las principales críticas que el proyecto había generado: los tres navíos darían cobertura defensiva a los navíos mercantes que quisiesen ir en la flota. Estaba previsto que al regreso hubiese una escala en La Habana para esperar varios días los buques que quisiesen regresar en conserva. Las esperas en los puertos de Veracruz, Nombre de Dios y La Habana no se especificaban pero se decía que en cualquier caso deberían ser pocos para evitar “que se los comiera la bruma”. Finalmente la artillería debía prestarla Su Majestad, siendo devuelta al regreso de cada viaje.

Después de perfilar y adaptar el proyecto a las peticiones de la Corona y de sus asesores, finalmente el 14 de febrero de 1550 se firmó en Valladolid el ansiado asiento. La firma de este contrato no fue un hecho circunstancial ni casual. Había sido muy sopesado y meditado por la Corona y por las más altas autoridades de su administración. No en vano, sabemos que para tal ocasión la Corona llegó a nombrar una comisión para valorar el plan de Bazán, entre los que había destacados miembros del Consejo de Indias −como Gutierre Velázquez y Tello de Sandoval−, del Consejo de Hacienda −como Francisco de Almaguer−, del Consejo Real −como los licenciado Galarzo y Montalvo− y del Consejo de Estado −como

el secretario Juan Vázquez de Molina−. En definitiva, el proyecto de Bazán fue tratado y debatido por las autoridades españolas como lo que era realmente, es decir, como un asunto de Estado, de gran trascendencia política y sobre todo económica.

El asiento, en lo fundamental, recoge el último proyecto de Bazán, aunque con algunas ideas extraídas de los bosquejos anteriores. Efectivamente, los buques serían inicialmente seis galeones y tres galeazas, para quedar definitivamente, una vez que construyera otras tres galeazas, tres galeones y seis galeazas. Éstas se dividirían en tres −un galeón y dos galeazas− para hacer un total de tres travesías anuales. Junto al galeón y a las dos galeazas de cada flota había autorización para que fuesen dos o tres zabras para facilitar el comercio y "repartir las mercadurías que llevare en las islas como los mercaderes quisieren". Ahora bien, era condición inexcusable que no pudiesen transportar "oro ni plata ni perlas en el viaje ordinario". El objetivo de las flotas queda muy bien especificado en el punto primero del asiento:

> "...con las cuales dichas galeazas y galeones ha de servir en traer todo el oro y plata y perlas que nos tuviéremos en las Indias y de los particulares que lo quisieren enviar o traer a estos reinos según y de la manera que ahora lo traen los navíos que a ellas van lo cual traerán a la Casa de la Contratación que está en la ciudad de Sevilla y lo entregarán a los oficiales de ella como sea costumbre hacer y para seguridad de ello los capitanes de los dichos galeones y galeazas y los maestres de ellos darán fianzas de la cantidad y manera que ahora se acostumbra hacer pero si algún mercader o otra persona quisiere traer su oro o plata en otros navíos que lo pueda hacer sin que en esto haya estanco".

En el punto segundo del asiento se establecía una novedad interesante: salvo el año inmediato a la firma del asiento, Bazán no estaría obligado a escoltar a los demás buques españoles que hicieran la Carrera de Indias. Realmente la idea acordada en el asiento es la de tener un grupo de navíos de alto tonelaje, bien pertrechados y tripulados que condujese los caudales de Indias con

la seguridad necesaria. Una idea que se adelantó más de medio siglo a la decisión de las autoridades indianas de construir el poderoso *galeón de la plata*, de alto tonelaje pero afragatado como había pretendido Bazán con sus galeones de nueva invención. Los buques de Bazán superarían en total las dos mil toneladas, irían bien armados con mil setecientos quintales de artillería que la Corona prestaría y tripulados por novecientas personas. Se insistía mucho que en la cargazón, en los espacios para las piezas de artillería y en todo lo demás tocante a la seguridad de los navíos se debían observar fielmente las ordenanzas que al respecto estaban vigentes para la navegación indiana. La ayuda de costa quedaría situada en tres mil doscientos ducados por cada viaje, es decir, nueve mil seiscientos ducados más de lo previsto en su segundo proyecto. Obviamente, con esa renta ni tan siquiera cubriría una tercera parte del apresto de la flota y el pago de sus tripulantes, pues, realmente los beneficios esperaba obtenerlos llevando mercancías en los buques. Finalmente atracaría en tres puertos, uno en la Nueva España donde esperaría un máximo de treinta días, en Nombre de Dios y en Santo Domingo, donde aguardaría tan sólo quince días respectivamente.

En cuanto a los títulos y privilegios que solicitaba Álvaro de Bazán tan sólo se le concedieron algunos. No lograba su pretensión de ser almirante de las Indias aunque sí que recibía el de “capitán general de la navegación de las Indias”, si bien exclusivamente por un período de quince años y con unos poderes extremadamente limitados. No obstante, Luis Colón, duque de Veragua, le interpuso un pleito al entender que dicho oficio le correspondía a él como almirante de la Mar Océana. Efectivamente, tan solo tendría autoridad sobre otras armadas o navíos de guerra con los que se encontrase en sus travesías, teniendo autoridad para capitanearlos en la búsqueda o persecución de corsarios. Asimismo obtenía el

privilegio de la construcción exclusiva de galeazas por el mismo período de tiempo, es decir, por quince años. Y, finalmente, se le prometían tierras e indios para sus cuatro hijos “habiendo respeto a los servicios que él me hubiere hecho en lo tocante a la navegación de las Indias”.

Este era, en definitiva, el asiento firmado que se puede resumir en pocas palabras: Bazán se comprometía a mandar a las Indias tres armadas anuales de un galeón, dos galeazas y alguna zabra en las que, a cambio de beneficiarse de las mercaderías que cargase, traería con seguridad los caudales de Indias. Los costes económicos para la Corona eran verdadera mínimos: nueve mil seiscientos ducados anuales. Sin embargo, las presiones ejercidas por los distintos organismos relacionados con la navegación indiana como la Casa de la Contratación, el Consejo de Indias o sobre todo el Consulado de Sevilla, fueron intensísimas. Y aunque los argumentos utilizados eran reiterativos y poco fundados optaron, ante los hechos consumados, por poner en práctica el viejo recurso legal de “acato pero no cumplo”. Y pese a las críticas del Emperador, mantuvieron su actitud, mostrando claramente que el comercio de Indias estaba ya en manos de la oligarquía. Realmente el proyecto era viable, tanto desde el punto de vista técnico como económico. Pero había un problema, había perjudicados: los grandes armadores, maestres de naos y comerciantes −en su mayoría poseedores de navíos propios− que vieron en el proyecto de Bazán una seria amenaza a sus intereses económicos. Una información tomada por la Corona en Sevilla en relación al asiento de Bazán nos da las claves: los declarantes coinciden en decir que los pequeños mercaderes que tenían contratación con las Indias veían el asiento muy positivo pero que en cambio los grandes maestres y tratantes “todos hablaban mal”. Veamos la declaración de un tal Juan de Pineda que no tiene desperdicio:

> “...Que ha oído, muchos días ha, este concierto que Su Majestad ha hecho con don Álvaro de Bazán y que no lo había visto hasta ahora y que este testigo lo ha platicado con mercaderes y otros ciudadanos que les toca en tener contratación en Indias y que se huelgan mucho por tenerlo por provechoso porque los que son señores de navíos les llevan precios excesivos por los navíos que van a las Indias y que, con esta armada que don Álvaro ha hecho y contratación, se ve claramente el provecho y que habrá baja en los fletamentos de los navíos y tendrán más seguridad los mercaderes...”.

No menos contundente fue el jurado y fiel ejecutor de la ciudad de Sevilla Alonso Vázquez, respondiendo en la misma línea que su convecino Juan de Pineda. Y sus circunstancias personales lo delataban, pues había sido vecino de La Española y mantenía un pequeño comercio de azúcares y cueros que desde allá traía a Sevilla, según decía, con muy altos fletamentos. Su testimonio es también tremendamente clarificador:

> “...Que todos los mercaderes tratantes en Indias tienen ordinariamente parte en los navíos que van a las Indias cargados y algunos de ellos son todos suyos y, *por razón de gozar de los crecidos fletes que gozan, no tendrán está contratación y asiento que su Majestad tomó con el dicho don Álvaro por bueno*, pero que los mercaderes que no alcanzan a tener navíos la tienen por muy buena y santa y justa y que este testigo lo ha oído así platicar entre unos mercaderes y los otros y lo tiene por útil y provechoso porque claro está que, habiendo muchos navíos o tales como se acrecientan, se abajará el flete, así de la ida como de la vuelta...”.

Los grandes comerciantes indianos de la época tenían tanto poder que se atrevieron a desatender los designios reales. Tras la airada protesta de Álvaro de Bazán, la Corona acordó ratificarle todos sus privilegios, instando a las autoridades a respetar los acuerdos. Sin embargo, una vez perdido el primer año el proyecto quedó en el olvido. Todavía en febrero de 1552, Álvaro de Bazán nombró a Luis de la Haya, vecino de Valladolid, como capitán de su buque de *nueva invención* San Pedro para ir a la Nueva España. Pero la ejecución del proyecto de Bazán iba demasiado lenta para las necesidades del comercio ultramarino. Ello, unido a las protestas

de los comerciantes y cargadores, dio al traste con la ejecución del proyecto.

Como ya hemos dicho, el proyecto de Bazán no fue el único que se presentó ante las autoridades indianas. También Bernardino de Mendoza “El Viejo”, otro prestigioso marino que estuvo durante años al servicio de la Corona, como capitán general de las galeras de España, presentó un interesante proyecto. El citado informe, conservado en los repositorios del Archivo Histórico Nacional, no tiene fecha, sin embargo, existen indicios suficientes para datarlo a finales de 1548 o a lo sumo en los primeros meses del año siguiente. En ese sentido diremos que Mendoza alude al primer proyecto de Álvaro de Bazán, redactado en la primera mitad de 1548. Teniendo en cuenta que, a principios de 1549, Bazán había confeccionado y presentado ante el Consejo su segundo proyecto, reduciendo el número de galeazas de veinte a doce, todo hace pensar que la respuesta de Bernardino de Mendoza, criticando el primer plan de Bazán, data de la segunda mitad de 1548.

Habida cuenta que el memorial de Bernardino de Mendoza respondía a una petición del Consejo de Indias para que emitiese su parecer en relación al proyecto de Bazán, nada tiene de particular que los primeros párrafos los dedique a criticar el sistema monopolístico de éste. Y lo hace básicamente desacreditando la galeaza como navío para las travesías atlánticas. Concretamente, afirmaba que esos navíos no podían “ir de la bolina por ser navíos bajos de bordo ni tener el costado a la mar”. Asimismo, evidenciaba el inconveniente de los remos que suponía una mayor presencia humana y, en definitiva, una menor capacidad de carga, pues, entre “los marineros, remo, agua y bastimentos se ocuparan cincuenta de las doscientas toneladas que han de tener las galeazas”.

Pero también consideraba que el proyecto no era viable ni recomendable para la Corona desde el punto de vista financiero. El sistema le parecía realmente ruinoso al decir:

> “La tercia parte del flete que se da a Su Majestad de ciento y cincuenta toneladas que podrá cargar cada galeaza poco más o menos, a razón de diez y seis ducados por tonelada, monta ochocientos ducados; el sueldo que a Su Majestad se pide son dos mil ducados por manera que habría de poner de su hacienda mil y doscientos ducados en cada galeaza que en todas será la suma veinte y cuatro mil ducados cada año”.

Una vez que Bernardino de Mendoza terminó de dar su opinión sobre el proyecto de Bazán, pasó a desacreditar el uso de las armadas de averías. Ya sabemos que el sistema vigente a mediados del siglo XVI consistía en esperar la agrupación de ocho o más buques para navegar más seguros y aprestar armadas guardacostas y de escolta a costa de las averías. En su opinión, estas armadas habían supuesto mucho coste en comparación con los resultados obtenidos porque, según decía, “siendo tantos como son los dichos navíos dificultosamente se pueden guardar con tres o cuatro o cinco que se suelen armar para su guarda”.

Pero, entonces, ¿en qué consistiría el sistema de navegación de Bernardino de Mendoza? Pues, bien, se sustentaba en dos pilares básicos, a saber: primero, en la ya conocida navegación en flota, único método considerado viable por este marino. Obviamente, este modelo de navegación no lo inventó Bernardino de Mendoza, pues, por un lado, se había venido utilizando desde la década de los veinte, y por el otro, había sido regulada ya para situaciones excepcionales en una disposición real de 1543. Probablemente, Bernardino de Mendoza conocía esta disposición de ese año, limitándose en su propuesta a ratificarla, ampliarla y modificarla en algunos aspectos. Según él, todos los buques que tomaran parte en la Carrera de Indias debían hacerlo en el seno de una de las tres

flotas que anualmente partirían de la Península. Por tanto, planteaba un sistema de triple flota anual con la obligación de que todos los navíos que tomaran parte en la Carrera de Indias navegasen siempre en “conserva” en alguna de ellas. En cada una de las tres flotas anuales debía ir una nave por capitana, regida por una persona de hábil y de experiencia probada “para que recoja y lleve juntas las dichas naves hasta a donde se han de partir para seguir sus derrotas”. Al regreso, especialmente si había guerra con Francia o noticia de la presencia de corsarios, la capitana se debía dirigir al puerto de La Habana a esperar al resto de los navíos. Una vez arribados todos los buques de la flota se retornaría a España en convoy con las garantías suficientes para arribar sin dificultad al puerto de Sevilla. También en este aspecto el proyecto de Bernardino de Mendoza se anticipó a la disposición del 18 de octubre de 1564 cuando se señaló, efectivamente, este puerto cubano como el punto al que debían confluir los navíos de la flota antes de emprender su viaje de regreso a la península Ibérica. Su informe no ofrece muchos más detalles sobre el número de navíos que integrarían cada flota, los buques de escolta o las derrotas exactas que debían seguir. Sin embargo, considerando su temprana fecha de 1549, sí que supone un diseño de navegación en flotas muy cercano ya al que se adoptará *mutatis mutandis* en 1561 y 1564.

Y segundo, para Bernardino de Mendoza la mejor fórmula para conseguir una navegación segura frente a los corsarios era que cada uno de los buques que se incorporase a la navegación indiana estuviese en buenas condiciones, bien pertrechado, fuertemente armado y con la tripulación adecuada. Tampoco esta idea era totalmente novedosa, pues era una vieja reivindicación de las autoridades españolas.

Siguiendo con las ideas de Bernardino de Mendoza, éste intuía que si se examinaban con empeño y se retiraban del comercio y la navegación indiana los navíos menos adecuados, los propios patrones y mercaderes "querrán deshacerse de tanta ruina y adquirirán buques buenos y acordes con las ordenanzas". Por tanto, el sistema de navegación propuesto por Bernardino de Mendoza parecía sencillo y a la paz eficaz. La seguridad en la navegación iría ligada a la navegación en flota y al adecuado carenado, tonelaje, pertrecho y armamento de cada uno de los buques que tomasen parte en la Carrera de Indias. Y, obviamente, la medida no parecía ninguna nimiedad, pues, como decía el propio Mendoza, los comerciantes aseguraban sus navíos "más por el peligro del mar que por los corsarios". Es más, Bernardino de Mendoza llegó a decir incluso que la utilización de barcos bien pertrechados y armados sería un elemento disuasorio para los corsarios que en adelante no se atreverían ya a hacer armadas contra los españoles. El interés de la propuesta de Bernardino de Mendoza radica en el hecho de que recogió muchas de las propuestas que se habían venido planteando desde principios del siglo XVI sobre la navegación en flota, dándole un impulso definitivo. Y dicho proyecto, pese a que preveía un sistema de triple flota anual, debió tener un peso considerable en la configuración final del modelo naval español, legislado en 1561 y 1564.

A modo de resumen, el proyecto de Bernardino de Mendoza contenía varias novedades importantes para el futuro de la navegación indiana: una, por primera vez se regulaba con detalle un sistema naval que hasta la fecha había tenido un sentido más o menos espontáneo. Como es de sobra conocido, este modelo, diseñado por Bernardino de Mendoza, sería adoptado doce años después por las autoridades españolas con muy pequeñas modificaciones, teniendo una vigencia de más de tres siglos. Fue

precisamente el plan defendido por Bernardino de Mendoza el que terminó triunfando en detrimento de otros proyectos como los de Álvaro de Bazán o Andrea Doria. Ese éxito quedó ratificado en 1561 cuando se prohibió, como ya hemos afirmado, toda navegación al margen de las flotas que, finalmente, serían dos y no tres como propuso Bernardino de Mendoza. Dos, por primera vez se planteaba un sistema de flotas no ligado a las coyunturas bélicas sino como único modelo para la navegación indiana. En adelante, y salvo excepciones muy puntuales, no se consentirá el registro suelto. Y tres, la idea de seleccionar bien los navíos, velando por que tuviesen suficiente tonelaje y que estuviesen en buen estado y con la artillería adecuada era una propuesta más que acertada además de una vieja aspiración de las autoridades de la Carrera de Indias. Y todo ello muy a pesar de la actitud de muchos comerciantes que utilizaban la picaresca y la prevaricación para evitar artillar sus navíos y para llevarlos sobrecargados de mercancías. Y la propuesta de Bernardino de Mendoza fue tan coherente que la Corona no tardó en tomar medidas al respecto, pues, el 13 de febrero de 1552 se expidieron unas ordenanzas de navegación, estableciendo el porte mínimo de los navíos de la Carrera en cien toneladas y señalando meticulosamente la tripulación que cada buque debía llevar en relación a ese tonelaje. Concretamente se especificaba que los navíos de entre cien y ciento setenta toneladas debían llevar un maestre, un piloto, dieciocho marineros, dos lombarderos, ocho grumetes y dos pajes. Asimismo, estarían armados con seis piezas gruesas de artillería, un falconete, un sacre y doce versos. Por su parte, los de doscientas cincuenta toneladas debían estar tripulados por treinta y cinco marineros, seis lombarderos, quince grumetes y cinco pajes, siendo su artillería dos sacres, diez lombardas, una culebrina, un falconete y veinticuatro versos. Finalmente, se especificaba que de momento, y dependiendo de “la diversidad de los tiempos”, todas las naves que

se incorporasen a la Carrera de Indias lo hiciesen integradas en flotas.

Y en los años sucesivos se mantuvo la idea de que cada navío llevase su propia artillería hasta el punto de que, en 1565, se dispuso que un pequeño buque de guerra sería suficiente para la protección de cada flota. También se controló el adecuado tonelaje de los navíos de forma que por Real Cédula del 11 de marzo de 1587 se llegó a prohibir que las naves de la flota fuesen de menos de trescientas toneladas y que llevasen una capitana y una almiranta bien artillada y con trescientos hombres de guerra.

En definitiva, el proyecto de navegación de Bernardino de Mendoza era muy sencillo pero a la vez extremadamente práctico y eficaz y lo era de tal manera que debió influir decisivamente en el diseño final del modelo de navegación de España con las Indias.

CAPÍTULO III
VIDA COTIDIANA A BORDO

Pese a lo atractivo de la temática, las fuentes de que disponemos para la reconstrucción de la vida a bordo no son demasiado abundantes. Contamos con un sinnúmero de hojas de servicio, probanzas de méritos y relatos de hazañas navales, realizadas todas ellas por oficiales de alto rango que pretendían obtener una merced. Sin embargo, la vida cotidiana a bordo, y en particular la protagonizada por cientos de marineros, pajes, grumetes o soldados, personas todas ellas de baja extracción social y bajo prestigio, nunca se consideró digna de ser reseñada. Por ello, monográficamente disponemos tan sólo de cuatro o cinco documentos de la época que podemos considerar imprescindibles, a saber: el texto de Antonio de Guevara quien, en 1539, narró la difícil vida en una galera. La segunda por orden cronológico es la de fray Tomás de la Torre, que escribió un diario de su viaje desde Salamanca hasta Chiapas en México, entre 1544 y 1545. Y, la tercera, la carta que escribió el madrileño Eugenio de Salazar a su amigo el licenciado Miranda de Ron en 1573, donde cuenta la vida a bordo en un navío de la Carrera de Indias. Existen otros documentos menores sobre la cuestión, como la descripción del accidentado viaje de la flota de 1642 desde su salida de España hasta su llegada a la Nueva España, escrita por Antonio Martínez de Espinosa, así como decenas de alusiones esporádicas en cientos de documentos.

Entre la bibliografía contemporánea resultan fundamentales la ya citada obra de Cesáreo Fernández Duro y la de José Luis Martínez,

así como algunos trabajos dados a la estampa en fechas más recientes, entre los que debemos mencionar los de Pablo E. Pérez-Mallaína, Cruz Apestegui, Antonio Fernández Torres y Delphine Tempère, entre otros.

1. UN ESPACIO ANGOSTO

Los navíos del siglo XVI distaban mucho de ser cruceros de lujo. Muy al contrario, el espacio angosto en el que se desarrollaba la vida en el barco implicaba unas incomodidades y un sufrimiento extremo, incluso en las travesías más tranquilas. Las naos disponían de una sola cubierta a la que se le colocaban sobrecubiertas y toldas para proteger en alguna medida a la tripulación y al pasaje. Apenas disponían de un par de pequeñas cámaras bajo cubierta, destinadas preferentemente al maestre y/o capitán o a algún pasajero especial que hubiese pagado adecuadamente por ello. Los galeones eran de mayor tonelaje, y llevaban varias cámaras que los maestres vendían a altos precios a aquellos funcionarios o adinerados que quisieran o pudieran pagarlo. Pero para el pasaje en general las comodidades no mejoraron porque, aunque su tonelaje era muy superior al de las naos, su cargazón también lo era, manteniéndose las estrecheces de las carabelas y naos. Nada tiene de extraño que el padre fray Tomás de la Torre comparase al barco con una cárcel de la que nadie, aunque no lleve grillos, podía escapar. Obviamente, era imposible la privacidad, y mucho menos la intimidad o el pudor.

La vida en cubierta era tremendamente dura, pues, a veces el frío hacía acto de presencia y en otras el sol del trópico los abrasaba. Si permanecían en cubierta, a poco que hubiese marejada, las

salpicaduras de agua y las inclemencias del tiempo los martirizaban continuamente. Pero si decidían meterse bajo cubierta, en la bodega, el panorama no era mucho mejor, además del calor, el hedor a agua podrida era insufrible. El espacio de que disponía cada pasajero en un barco de la Carrera de Indias era limitadísimo, y además público, sin posibilidades de guardar la más mínima intimidad ni privacidad. Estima Pablo Emilio Pérez Mallaína que aproximadamente cada pasajero disponía un metro cuadrado y medio. La mayoría no dormía exactamente a la intemperie porque se cobijaban debajo de las toldas, unos voladizos que había entre el palo mayor y la popa y entre la proa y el palo trinquete así como en los entrepuentes. Allí debían ubicar sus enseres, es decir, su baúl, cofre o caja personal con la ropa, mantas y demás útiles básicos para la supervivencia en un medio tan hostil como era el barco. Se trataba, como dice Pérez-Mallaína, de un objeto multiusos, pues además de servir para guardar ropa, se usaba de improvisada mesa de casino o para comer y hasta de silla. Se depositaban en cubierta porque la bodega se utilizaba para el transporte de mercancías. En muchas ocasiones, también debían embarcar los alimentos propios, pues, los que llevaba el barco estaban reservados para la tripulación. Si a la cargazón del buque unimos los equipajes, que superaban fácilmente la media tonelada por persona, podemos imaginarnos las cubiertas totalmente embarazadas de bultos. Un marinero que quisiere ir de popa a proa debía ir sorteando toda clase de obstáculos que obviamente limitaban la operatividad del navío. La cohabitación entre oficiales, marineros, soldados y pasajeros no debía ser fácil.

Para los pasajeros era muy importante entrar en el buque de los primeros para así conseguir el rincón más adecuado posible, quedando los peores para los últimos. Obviamente, no había ningún espacio reservado, ni asientos de primera clase, ni butacas

numeradas, ni cuerpo de servicio. Simplemente se trataba de coger un sitio lo menos expuesto posible y defenderlo con uñas y dientes. Si ya de por sí el viaje no era nada cómodo ni agradable, con frecuencia la tripulación trataba de mala manera al pasaje, a cuyos integrantes consideraban un estorbo a la hora de llevar a cabo su trabajo.

2. HIGIENE

Uno de los problemas más graves que se vivían en las grandes travesías era la falta de higiene y sus molestas consecuencias. Los olores eran nauseabundos por muy diversos motivos: primero, por el hacinamiento, y segundo, por la lógica falta de una higiene personal. Y es que el agua dulce era un bien tan escaso que no se podía dedicar a la limpieza, ni del barco ni personal. Por ello, hasta la persona más cuidadosa con su aspecto físico apenas tenía disponibilidad para asearse adecuadamente. Cuando había una gran calma en el océano, a veces, algunos se daban un chapuzón, pero nunca fueron demasiado frecuentes por dos motivos: primero, por los peligros del mar, especialmente en áreas, como la caribeña, por miedo a los tiburones y a otros mamíferos marinos depredadores. Y segundo, porque la mayor parte de los tripulantes y del pasaje ni tan siquiera sabían nadar. Por ello, había tripulantes que pasaban casi dos meses sin asearse, siendo las consecuencias no solo el mal olor que desprendían sino la aparición de enfermedades de la piel como la sarna.

Si además había mal gruesa los malos olores se multiplicaban exponencialmente por los vómitos de unos y de otros. A aquellas personas poco acostumbradas a la mar se les soltaba el estómago y

se pasaban media travesía arrojando, en medio de la indiferencia y hasta la risa de los más experimentados. Ahora bien, si la mar estaba brava, entonces hasta los más viejos lobos de mar corrían el riesgo de expulsar todo elemento sólido o líquido que hubiesen ingerido. Por ello, se organizaban limpiezas periódicas de los navíos, al menos una vez al mes, trabajo que en las galeras era supervisado por el comitre. Asimismo y coincidiendo con las labores de aseo de la nave, tras una limpieza en profundidad, se perfumara ésta, frotando su superficie con romero.

Para hacer sus necesidades se habilitaban unas letrinas, en las que sin ningún pudor y prácticamente a la vista de todos los hombres orinaban y defecaban subiéndose al borde del buque y agarrándose con fuerza para no caer al océano. Fray Antonio de Guevara describió esta indecorosa situación con las siguientes palabras:

> "Todo pasajero que quisiere purgar el vientre y hacer algo de su persona, es le forzoso de ir a las letrinas de proa y arrimarse a una ballestera; y lo que sin vergüenza no se puede decir, ni mucho menos hacer tan públicamente, le han de ver todos asentado en la necesaria como le vieron comer a la mesa".

A partir del siglo XVII se habilitará en los buques una tabla agujereada en popa que facilitará las defecaciones de la tripulación, sin riesgo de caer al mar. En otros casos, parece ser que los pasajeros y marineros disponían de la letrina de proa, más expuesta a un posible golpe de mar y menos íntima, y los oficiales y pasajeros principales de otra en popa, más resguardada, segura y discreta. Las pocas comodidades que había en el buque estaban reservadas para algún noble privilegiado o para el capitán del navío que tenía en el castillo de popa su camarote con su cama. Aunque nobles o no, con camarote o sin él, como decían las crónicas de la época, todos resultaban mecidos por las olas, con dulzura si había calma y con violencia si había tormenta.

A las inclemencias del tiempo, los mareos y la falta de privacidad había que unir otra gran incomodidad: vivían rodeados de animales, hasta el punto de que muchos barcos parecían una verdadera cochiquera. Algunos eran animales domésticos, como gallinas, corderos, cabras y, por supuesto, gorrinos que se compraban antes de partir en Sevilla, o en ocasiones, en la obligada escala en las islas Canarias. En el caso de que se transportasen caballos o mulas solían viajar en las bodegas. Pero también había animales mucho más molestos, que viajaban como incómodos polizones: los barcos solían estar plagados de ratas, lirones y ratones, de tal manera que de vez en cuando había que organizar partidas para matarlos y evitar que se convirtiesen en una verdadera plaga. Bien es cierto que en momentos de extrema carestía se podían convertir en una buena fuente de proteínas, cotizándose a altos precios. Fernández Duro ironizaba con los roedores, señalándolos como los navegantes por excelencia, porque se adaptaron mejor que nadie a la vida en el barco y ni siquiera sufrían el mareo de los demás mamíferos que convivían a bordo; y, además, nunca abandonaban su puesto a bordo.

Obviamente, cucarachas, chinches, pulgas, garrapatas y piojos campaban a sus anchas sin que existiese la más mínima posibilidad de erradicarlas. Y, a decir de Antonio de Guevara, estos incómodos seres no entendían de privilegios y chupaban lo mismo la sangre de un pobre grumete que la de un arzobispo. Pero, en ocasiones extremas el asunto podía adquirir más gravedad que la mera incomodidad. Según Fernández Duro, no fue extraño que se desataran en alta mar plagas de cucarachas de tal magnitud que destruyeron una gran cantidad de víveres, poniendo en riesgo la propia supervivencia del pasaje.

Los tripulantes vivían, pues, hacinados, rodeados de animales vivos para el consumo, de ratas, y de olores nauseabundos procedentes de las letrinas y de los vómitos de los pasajeros más enfermos o mareados. Cuentan los cronistas que en ocasiones estos olores eran absolutamente insufribles. Para paliar en cierta medida los desagradables aromas que desprendían los buques se tomaban algunas medidas básicas. Primero, era fundamental sacar periódicamente las aguas estancadas de la sentina del barco, es decir, de la cavidad inferior que se ubicaba justo encima de la quilla. Allí se solían acumular aguas que se habían filtrado por los costados o que incluso habían caído desde la cubierta en alguna tempestad. Si no se hacía con regularidad, los olores que desprendían las bodegas del barco podían provocar incluso mareos y desmayos entre la marinería. Pero, incluso, cuando la bomba estaba en funcionamiento, con frecuencia se percibía en cubierta un *hedor intolerable*, utilizando una expresión de la época. Y es que la sentina era el lugar más insalubre del buque, siempre empantanado y cuajado de ratas, piojos, pulgas y mosquitos. El lugar idóneo para contagiarse de paludismo o fiebre amarilla.

Asimismo, se organizaban barridos periódicos del barco y, cuando era posible, se frotaba con romero, como se dijo, para intentar aromatizar las malolientes maderas. De hecho, en un asiento tomado con el capitán Rodrigo de Portuondo, en 1523, se incluyó una cláusula en este sentido:

> "Que el patrón o comitre de cada galera tenga cargo de hacer barrer y alimpiar (sic) cada mes cada una de las dichas cuatro galeras muy bien por la sanidad de la gente y chusma así sotacubierta como sobrecubierta y asimismo se hayan de perfumar cada semana con romero donde se pudiere haber y que donde se pudiere haber (sic) y que donde lo hubiere se tomen para traerlo de provisión en las dichas galeras y que el dicho capitán apremie y pene a los dichos patrones y comitres si no tuvieren limpias las dichas galeras como dicho es…"

Se trataba de unas medidas higiénicas básicas que, sin solucionar el problema, al menos mantenían una situación más o menos viable.

3. ALIMENTACIÓN

Sobre la alimentación de aquellas tripulaciones y navegantes en general disponemos de muchos datos aportados por los inventarios de la cargazón de los navíos. Pocas cosas estuvieron tan reguladas como la distribución de las raciones alimenticias y del agua. Hubo en ocasiones robos y fraudes pero el delito era duramente castigado porque se ponía en peligro la propia supervivencia de tripulantes y pasajeros. Y hasta tal punto era importante que entre la tripulación solía haber un despensero, encargado de repartir y pesar las raciones alimenticias, y un alguacil del agua, encargado de la distribución del preciado líquido. Se recomendaba que fuese una persona equilibrada y discreta para evitar que las disputas con los siempre descontentos pasajeros fuesen a mayores.

Salvo casos excepcionales, en los que la ausencia de viento, una vía de agua o una tormenta alargó más de lo previsto la travesía, el problema alimentario no era tanto de insuficiencia calórica como de desequilibrio nutricional. Obviamente, entre los tripulantes no viajaba ningún endocrino ni se diseñaban unas dietas especiales, ni menos aún equilibradas. El único objetivo de la alimentación era la mera supervivencia mientras durase el siempre duro viaje.

Es ocioso intentar establecer aquí el racionamiento exacto porque éste varió no solamente en el tiempo, sino incluso entre una flota y otra. Sin embargo, sí podemos establecer unas constantes, pues todos los alimentos embarcados debían tener la máxima durabilidad posible. Obviamente, los alimentos frescos, como verduras y frutas,

duraban apenas unos días. Nada tiene de extraño que las primeras jornadas, e incluso, la primera semana, fuese la más equilibrada desde el punto de vista dietético. Pero pasados estos primeros días, los alimentos frescos y la fruta se acababa y si la travesía se alargaba en exceso comenzaban a aparecer los primeros síntomas del escorbuto, una enfermedad típica de los hombres de la mar, provocada por la carencia de vitamina C.

La dieta tenía dos alimentos claves. Uno era el bizcocho, unas tortas duras de harina de trigo, doblemente cocidas y sin levadura que duraban largo tiempo, por lo que se convirtieron en un alimento básico para las tripulaciones de los buques. Al parecer existían dos tipos de bizcocho, el ordinario o común que era el que consumía la marinería y el pasaje, mientras que los oficiales se reservaban el blanco, mucho más elaborado y de mejor calidad. Ahora bien, a veces estaban tan duros que solo los más jóvenes eran capaces de hincarles el diente. Y ello, por supuesto, sin contar con las colonias de cucarachas que hacían sus nidos en las preciadas hogazas. Y otro, el vino, cuya ración por tripulante y día solía ascender a un litro por lo que muchos guardaban una parte para venderlo en el puerto de arribada, dado el alto precio al que se cotizaba. Su procedencia era muy diversa, aunque dominaban los vinos andaluces, especialmente los del Aljarafe y de la sierra Norte de Sevilla, ya que el ahorro del transporte con respecto al jerezano era considerable. No obstante, también los había levantinos, castellanos, gallegos y hasta italianos. Y es que, en el siglo XVI, se produjo una enorme expansión del viñedo en toda la península Ibérica para abastecer tanto a los buques de la Carrera de Indias como a los mercados indianos. También se repartían raciones mucho más escasas de vinagre –sobre tres litros al mes– y de aceite de oliva procedente casi siempre asimismo del Aljarafe sevillano, siendo este último un producto privativo –apenas un litro al mes–. Por lo demás, solían

consumir carne al menos dos veces en semana y los cinco días restantes consumían habas, arroz y pescado. La carne, normalmente de cerdo, se llamada genéricamente *tocino*, aunque incluía la canal completa. A veces, se entregaba fresco, si se había sacrificado un animal, pero lo más frecuente es que estuviese conservada en salazón o se hubiese secado, en cuyo caso se llamaba *cecina*. El queso también era un componente básico de las dietas en los barcos por dos motivos: por su buena conservación y porque, en caso de tormentas o combates no se podía encender el fogón y era el sustituto idóneo de la carne o el pescado. Excepcionalmente, se repartían frutos secos, como almendras, castañas pilongas o pasas. El fogón se solía ubicar en la cubierta principal, casi siempre en la proa. Cuando las circunstancias lo permitían, se encendía una vez al día, concretamente a partir de las 12 de la mañana para el almuerzo. Era la única posibilidad que tenían de comer al menos una comida caliente. Pero con frecuencia había varios días en los que el viento impedía su uso, debiéndose conformar los sufridos pasajeros y tripulantes con una comida cruda o como mínimo fría. En cualquier caso solía ser importante mantener una buena amistad con el despensero y con el cocinero.

Los primeros días de travesía las raciones diarias solían ser más generosas, pero a medida que pasaban las semanas, sobre todo si había algún retraso por falta de viento o por alguna avería, las raciones tanto de comida como de agua iban menguando tanto que hacían pasar un hambre atroz a los tripulantes. En este sentido escribió fray Tomás de la Torre lo siguiente:

> “En la comida se padecía trabajo porque comúnmente era muy poca; creo que era buena parte de la causa poderse allí aderezar mal para muchos; un poco de tocino nos daban por las mañanas y al mediodía un poco de cecina cocida y un poco de queso, lo mismo a la noche; mucho menos era cada comida que un par de huevos; la sed que se padece es increíble; nosotros bebíamos harto más de la ración aunque tasado; y con ser gente versada a templanza nos secábamos ¿qué

> harían los demás, algunos seglares en dándoles la ración se la bebían y estaban secos hasta otro día."

También se podían duplicar las raciones cuando había riesgo evidente de entrar en combate. Según Juan Escalante de Mendoza no había mejor forma de levantar el ánimo a la tripulación que llenándoles la barriga y sirviendo ración doble de vino para aumentar el arrojo.

Como es de imaginar, salvo la oficialía del barco –capitán, piloto, maestre y contramaestre–, que almorzaba en una mesa con mantel y cubiertos, el resto del pasaje debía usar el suelo de la cubierta o sus propios baúles como improvisada mesa, comiendo con los dedos la comida que ellos mismos se servían en mugrientos platos de madera.

Pero la peor carestía vital no era la comida sino el agua, siempre muy escasa. De hecho, según Antonio de Guevara, en las galeras *no hay cosa más deseada y de que haya menos abundancia que agua.* No es el único testimonio de que disponemos; en 1571 Juan Martín, vecino de México, en una carta a su hijo, vecino de la villa de Alcaraz, le dijo que si decidía finalmente a cruzar el océano llevase mucha agua porque *es lo que más ha menester en el navío*. Y es que la cargazón de agua limitaba mucho las posibilidades de carga del navío por lo que había que ser extremadamente cuidadoso en su racionamiento. Las carnes y pescados en salazón que consumían agudizaban una sed que arrastraban a lo largo de todo el viaje. Normalmente se repartían entre uno y dos litros de agua por persona y día pero, si el viento cesaba o se producía alguna avería, la ración de agua se podía reducir drásticamente, provocando la desesperación entre el pasaje. Y lo peor de todo, incluso en condiciones normales el agua se estropeaba en pocos días tornándose verde y viscosa. Los sufridos pasajeros y tripulantes,

acuciados por la sed, debían hacer verdaderos esfuerzos por tragársela. Según Antonio de Guevara, con una mano se tapaban la nariz y con la otra asían el vaso, y ello para no percibir el olor nauseabundo que emanaba el preciado elemento.

4. RELIGIOSIDAD

El pasaje sobrellevaba como podía las incomodidades extremas del viaje así como el miedo a lo desconocido y a la inmensidad del océano. Debían sentirse como pequeñas hormigas al lado de elefantes, pero, si todo iba según lo previsto, era un sufrimiento soportable. En cambio, el miedo, el pavor y la desesperación se desatacaban cuando oteaban en el horizonte velas enemigas o cuando los primeros truenos evidenciaban la llegada de una gran tempestad. En esos momentos, la actividad frenética de los mandos preparando el navío para esa situación de emergencia exacerbaba el nerviosismo y el miedo de los sufridos pasajeros. También sabían que llegado el momento, ya fuesen soldados, marineros o pasajeros, debían entrar en acción para intentar mantener a flote la nave. Cuando el mar enfurecía no respetaba rangos, sexo ni edad. Esta omnipresencia del peligro, la alargada sombra de la muerte que todos presentían, así como la inmensidad del océano, con sus soledades, provocaba innumerables manifestaciones religiosas, públicas y privadas. Efectivamente, la vida en el mar era precarísima, cruda y extremadamente peligrosa. Una tormenta, un ataque corsario, un accidente o una simple avería podían costarle la vida a todo el pasaje en cuestión de minutos. Como escribió Antonio de Guevara en el siglo XVI, *no hay navegación tan segura en la cual entre la muerte y la vida haya más de una tabla*. De ello eran todos conscientes lo que provocaba estas manifestaciones públicas de fe.

Como es bien sabido, prácticamente en todos los buques viajaba un capellán encargado de velar por el consuelo espiritual de todas las personas que iban a bordo. Todos los días se rezaban unas oraciones al amanecer, y una salve o letanías al atardecer, improvisando los días de fiesta un pequeño altar en el que se decía misa. Si se presentaba una situación de extremo peligro se multiplicaban los gritos pidiendo la intercesión de la Virgen o de San Telmo. Así, según un testimonio de la época, en el viaje que capitaneó Ruy López de Villalobos a las islas Molucas, en el Extremo Oriente, entre 1542 y 1547, padecieron tanta hambre y sed que, temiendo la muerte, todos confesaron y rezaron. Según la relación del viaje del propio capitán López de Villalobos la fe que mostraron todos los tripulantes fue tal que nunca se vio "tanta gente tan devota y menospreciadora del mundo".

Y por supuesto, si se preveía la entrada en combate, especialmente si era un buque preparado para la guerra, siempre se sacaba tiempo para realizar una emotiva ceremonia religiosa. Así, por ejemplo, poco antes de la batalla de Lepanto, en 1571, la armada capitaneada por Juan de Austria atracó en la Fosa de San Juan, celebrando una misa muy emotiva y especial, como describió el cronista Gonzalo de Illescas:

> "Al alzar la hostia y cáliz, fue tal la vocería de los soldados llamando en su ayuda a Dios sacramentado, y a su Madre Santísima; el ruido de la artillería, de las cajas de guerra, trompetas, clarines y chirimías; el horror del fuego y humo, del temblor de la tierra y estremecimiento de las aguas, que pareció bajaba a juzgar el mundo Su Majestad Divina con la resurrección de la carne, premio debido a la naturaleza del hombre".

Ante los peligros del mar, ante la cercana sombra de la muerte que todos los tripulantes eran capaces de presentir, hasta el más escéptico se volvía un ferviente cristiano. Por ello, nos explicamos perfectamente que circularan viejos refranes como éste: *quien no*

sabe rezar métase en el mar. En ese mismo sentido Gonzalo Fernández de Oviedo escribió:

> “Si queréis saber orar aprender a navegar, porque, sin duda, es grande la atención que los cristianos tienen en semejantes calamidades y naufragios para se encomendar a Dios y a su gloriosa madre…”

Estaba claro que ante el peligro inminente de muerte todos echaban mano de sus creencias para intentar salir del problema.

5. DIVERSIONES Y SEXUALIDAD

Para hacer frente a la monotonía y a la dureza de las travesías también se ingeniaban algunos entretenimientos. Era una buena forma de olvidar por un momento sus miedos y sobre todo la terrible sensación de desamparo que vivían los navegantes en la inmensidad del océano. Algunos marineros llevaban chirimías o trompetas, flautas o guitarras que tocaban en las noches estrelladas, mientras unos cantaban romances y otros las oían melancólicos. Si bien todos los buques solían llevar estas chirimías porque servían para transmitir órdenes y para tocar himnos de combate, lo cierto es que asimismo eran utilizadas lúdicamente en las travesías.

También eran frecuentes los juegos de azar, aunque oficialmente estaban prohibidos. Pero en una situación en la que pocas diversiones había, jugar a los dados o a las cartas podía ser un desahogo importante que ninguna autoridad quería fastidiar. De hecho, los capitanes de las armadas no sólo no impedían el juego sino que con frecuencia participaban en las partidas. En algunos galeones detectamos peleas de gallos que tanto divertían a la tripulación y que les permitían, durante un rato, olvidarse en cierta

medida de sus padecimientos a bordo. Todos los cronistas coinciden en que el mayor entretenimiento de todos era el hablar, cotillear y contar historias.

Algunos llevaban aparejos para pescar. De esta forma además de matar el tiempo, les permitía ocasionalmente el consumo de pescado. Y también los había más cultos, que decidían echar mano de un buen libro, pasando las horas muertas leyendo. Era frecuente que los eclesiásticos y frailes llevasen libros sacros con los que deleitarse durante el trayecto. En ocasiones, los pocos tripulantes alfabetos que había leían un libro de caballería o de poesía en voz alta para un grupo de hombres. Mientras unos jugaban, leían, cantaban o pescaban otros aprovechaban la tranquilidad del momento para despiojarse de común acuerdo con otro compañero empiojado.

De todas formas las mayores alegrías se producían cuando el buque arribaba a alguna de las escalas, en el viaje de ida a las Indias, las islas Canarias, y en el de retorno las Azores. Se les solía recibir en los puertos con salvas de honor que serían saludadas con alborozo desde los navíos. Era una buena oportunidad para saltar a tierra, asearse adecuadamente, beber agua y alimentos frescos y divertirse antes de volver a su prisión flotante. Cuando los barcos atracaban en un puerto el regocijo era generalizado: primero, entre la propia tripulación que aprovechaba para beber agua fresca y para reponer fuerzas y vitaminas, comiendo con frugalidad. Y segundo, para el propio puerto, pues siempre era una buena oportunidad para hacer negocios con los recién llegados, intercambiando mercancías y prestándoles los servicios de alojamiento y comida.

Obviamente, en esos cascarones, donde la mayor parte de los pasajeros eran hombres, el sexo era una actividad casi imposible por dos motivos: primero porque, a diferencia de los grandes

cruceros actuales, no existía la más mínima posibilidad de privacidad. Y las relaciones heterosexuales extramatrimoniales se toleraban siempre que se mantuvieran en la más estricta intimidad. La sexualidad pública estaba fuertemente censurada y castigada. Y segundo, porque las mujeres que se embarcaban eran muy pocas e iban, sobre todos las hijas y casadas, bien protegidas y vigiladas por sus padres o sus maridos. En otros casos, Pérez-Mallaína ha detectado la presencia de amantes o concubinas a bordo, lo que hoy llamaríamos prostitutas. Algunas mulatas pero también blancas que, según fray Antonio de Guevara, eran *más amigas de la caridad que de la honestidad*. Al no haber mujeres, algunos optaban por mantener relaciones homosexuales. Como ha escrito Pérez-Mallaína, el hecho de que la mayoría fuesen hombres y pasasen largas semanas en medio del océano favorecía la homosexualidad, convirtiéndose en uno de los secretos mejor guardados de algunos de los hombres del mar. Pero no parece que fuese una práctica común, precisamente por lo mismo, por la ausencia de privacidad. De ser descubiertos, y no era difícil que ocurriese, se jugaban una sentencia a muerte por sodomía.

Para una mujer, viajar en un navío durante más de un mes y medio, entre tanto hombre, sin apenas posibilidad de privacidad debía ser todo un suplicio. Es posible que en ocasiones, como declaró Antonio de Guevara, algún tripulante llevase consigo alguna mujer con la que complacerse en la dura travesía y de paso complacer a sus compañeros. Pero, la presencia de mujeres en los barcos era excepcional, y cuando lo hacían iban bajo la protección de un varón. Por ello no era fácil perpetrar un delito sexual ya que las posibilidades de impunidad en un recinto tan cerrado y angosto eran casi nulas. Pero el deseo de los sufridos marineros era excesivo, y superaba en ocasiones el miedo al posible castigo. Conocemos casos de violaciones a bordo, unas logradas y otras

abortadas por la resistencia de la mujer. Ello dependía en gran medida de las agallas con las que se defendiese la mujer y sobre todo de que contase o no con la protección de algún hombre.

Sabemos de un proceso por el intento de violación de María García, la ama del licenciado Lebrón, oidor de la audiencia de Santo Domingo. Éste último le encomendó la protección de la que después sería su víctima. En la madrugada del 1 de mayo de 1527, siete días antes de arribar al puerto de Sevilla, el capitán Francisco García, maestre de la nao Santa Ana, bajó al aposento de María e intentó violarla. Ésta resistió, dando grandes voces, mientras él la cogió por la garganta y amenazó con cortarle con un cuchillo la cara o *las narices*. La infortunada consiguió salir de la cámara y se encontró con varios hombres que se habían sobresaltado con sus voces. Ella estaba destocada y con las ropas rasgadas, mientras que él había perdido su bonete. Una vez en tierra, fue denunciado por su víctima que consiguió que el 4 de junio de ese año se dictase sentencia a su favor. Pese a que el acusado lo negó todo, se consideró probado el delito por lo que se le condenó al pago de 20 ducados más las costas del juicio y al destierro del reino de Sevilla por seis meses. El destierro duró poco, pues el 8 de junio, cuando estaba cumpliendo la sentencia en Castilleja de la Cuesta se le levantó el mismo. Bien es cierto, que la honorabilidad de la víctima quedó a salvo de toda tachadura. No nos cabe la menor duda de que el pleito lo ganó por ser la protegida del licenciado Lebrón. De hecho, la defensa del Francisco García se empleó a fondo para desacreditar a la supuesta víctima, acusándola de *inepta, mal formada, incierta y oscura*. De no haber gozado de la protección de un hombre, teniendo en cuenta que se trataba de una violación no consumada, es improbable que hubiese conseguido una sentencia a su favor. Es más, seguramente con solo su dudoso testimonio hubiera provocado una indefensión tal que ni siquiera se hubiera atrevido a denunciarlo.

6. DELINCUENCIA

Los delitos cometidos a bordo de los navíos eran de muy variada índole, la mayoría por pequeños hurtos, reyertas y amotinamientos. Se generaron grandes pleitos en torno a la persona a quien correspondía decidir aquellos delitos que surgieran en el transcurso de la Armada y en los puertos a los que ésta arribaba. Y ello, se debió a varios motivos: el primero, que, pese a la larga tradición marinera hispana, no existió un cuerpo de Marina hasta el siglo XVIII. Incluso, los generales de las armadas se elegían entre aquellas personas con experiencia o tradición marinera pero englobados en el ejército de tierra. En el ya citado juicio sobre el intento de violación de María García, en una nao que arribó a Sevilla, el 8 de mayo de 1527, hubo un problema de competencias entre el asistente de Sevilla y el teniente de don Fadrique Enríquez, almirante mayor de Castilla. El primero alegaba que el caso se denunció en Sevilla y el segundo, que el delito se había cometido en el mar. Lo cierto es que fue finalmente el primero el que dictó la sentencia definitiva.

Ya en la armada guardacostas de Andalucía se dieron casos muy sonados de litigios por saber a quién correspondía juzgar los delitos cometidos por las tripulaciones. Los alcaldes ordinarios de los puertos andaluces a los que la escuadra arribaba reclamaron en todo momento su competencia en dichos asuntos. Por contra, el enérgico juez de la Guardacostas, encargado de su apresto, Francisco Tello, escribió precisamente en ese año a Su Majestad una acalorada misiva, en la que solicitaba poderes para juzgar él y sus delegados todos los delitos surgidos en la andadura de la Armada. Así, pues, las fricciones entre los delegados del juez y los alcaldes ordinarios fueron muy duras al menos hasta 1543, en que el Emperador decidió zanjarlas definitivamente. La Corona, que no

deseaba la dimisión de un juez tan eficaz como Francisco Tello, determinó a su favor, al disponer que cuando se cometiese un delito dentro de los navíos de la Armada Guardacostas fuese el juez de la misma quien, al regreso, enjuiciase estos casos y no la justicia ordinaria, como lo había venido haciendo hasta entonces. Pero no parece que la situación quedase solucionada porque con posterioridad encontramos otras disputas jurisdiccionales. Y es que durante mucho tiempo nadie tuvo claro a quien correspondían los delitos cometidos por los marinos a bordo o en los puertos de arribada. Nuevamente, en 1584, el presidente de la Audiencia de Santo Domingo se lamentaba de la necesidad que había de que los delitos cometidos por la gente de las galeras de la Armada los juzgase el capitán general de la isla y no el capitán general de la Armada de Tierra Firme.

7. ENFERMEDAD Y MUERTE A BORDO

Como ya hemos afirmado, las condiciones sanitarias a bordo eran tremendas y algunas enfermedades endémicas. Con frecuencia los tripulantes padecían, además de hambre y sed, enfermedades como el escorbuto. Todos los enfermos eran trasladados al alcázar y allí eran atendidos sanitariamente por el cirujano o el barbero y espiritualmente por un religioso. Pero, con frecuencia, era poco lo que se podía hacer con estos enfermos porque apenas existían remedios médicos eficaces. Si esto era así en tierra, las duras condiciones de vida que el mar ofrecía las agravaba con creces. Raro era el viaje en el que, por unos motivos u otros, no fallecían una o varias personas. La mortandad provocada por las crisis periódicas era endémica en tierra y se veía multiplicada por dos o por tres en el mar. Hubo casos de flotas en los que las epidemias

diezmaron a dos tercios del pasaje. Por citar algún ejemplo concreto, en 1574 llegó a la Nueva España una flota en la que una plaga mató en el océano a la mitad del pasaje. Aunque una mortalidad tan alta no era lo habitual, tampoco se trata de un caso excepcional.

En caso de fallecimiento, no quedaba más remedio que tirar el cadáver por la borda. Para ello se hacía todo un ritual previo, cosiéndolo con un serón o tela basta y añadiéndole lastre para que se fuera al fondo. Este lastre podían ser piedras si las había o incluso botijas de barro. El clérigo que preceptivamente debía ir a bordo dirigía un acto fúnebre antes de lanzar el cuerpo al mar. Dependiendo de la calidad del finado el acto tenía más o menos solemnidad hasta el punto de que, en casos muy especiales, se disparaban una o dos salvas de honor.

Conocemos el caso de una armada despachada por Hernán Cortés, el 30 de octubre de 1533, para explorar el Mar del Sur. Estuvo capitaneada por Diego Becerra, quien a los pocos días de zarpar, fue asesinado en un motín encabezado por su piloto mayor, el vizcaíno Ortún Jiménez. Tras la muerte del capitán general, se preparó un rápido funeral y, según Martín de Bocanegra, testigo presencial, "vio llevar ciertas piedras de lastre para hacer carga y meterlas con él para que fuese al fondo y liado en una manta juntamente con las dichas piedras lo echaron a la mar". Solo cuando se trataba de personalidades importantes se malgastaba munición, disparando una o más salvas de honor.

Las inclemencias del tiempo, los ataques corsarios o, simplemente, el hecho de encallar en algún risco costero, suponía un riego considerable para la mayor parte de los tripulantes. Pero las tormentas eran aún más frecuentes y el resultado solía ser el naufragio. También, un accidente podía acabar con el buque en el

fondo del océano; un fuego provocado por la pólvora. Se estima que en los siglos XVI y XVII se perdieron un total de setecientos barcos, perdiendo la vida varias decenas de miles de personas. El miedo se apoderaba de los tripulantes cada vez que veían aproximarse una tormenta o un barco, que casi siempre identificaban con algún corsario. Efectivamente, el hecho de divisar una nave desconocida en el horizonte hacía saltar todas las alarmas, disparando la imaginación de muchos que auguraban el asalto del navío por algún afamado corsario.

En caso de que el hundimiento diese el tiempo suficiente, siempre había algunos botes o barcazas en las que se podían refugiar los tripulantes. Pero en los siglos XVI y XVII eran escasos, insuficientes siempre para albergar a toda la tripulación. Y es que el objetivo de estas pequeñas barcas era utilizarlas para ir a tierra o para pasar de un barco a otro, no para salvar a la tripulación en caso de naufragio. Por ello, en caso de naufragio la mayor parte de la tripulación estaba condenada a perecer ahogada si no recibía la urgente ayuda de la costa o de otros navíos en cuya compañía viajase. De hecho, éste fue uno de los motivos por el que se implantó en la navegación indiana el sistema de flotas. Nadie podía comerciar con las Indias si no era dentro de la conserva de una de las dos flotas anuales. Si había tiempo para desalojar el barco, la percepción sobre quién debía salvarse era muy distinta a la actual. Debían salvarse no los débiles –como las mujeres o los niños– sino las personas más útiles a la sociedad. Y los que más se ajustaban a ese perfil eran los varones de ascendencia nobiliar. Ellos serían los primeros en salvarse, relegando al ahogamiento a niños, mujeres y ancianos.

Pero, ante la muerte no todos adoptaban la misma actitud. Se suponía que los nobles debían mostrar, al menos en apariencia, una mayor entereza ante la misma, lo cual se consideraba una condición

inherente a su rango social. Llorar, gemir, gritar o rasgarse las vestiduras eran actitudes propias del pueblo. Pero llegado el irremisible naufragio y sin posibilidad de ayuda lo mejor que le podía pasar al infortunado náufrago era morir ahogado pronto porque, si conseguía asirse a algún objeto flotante, la agonía se podía demorar horas, incluso días.

En definitiva, la vida a bordo era extremadamente dura, incluso en condiciones normales. Antonio de Guevara escribió que todas las penalidades comunes en tierra, hambre, frío, tristeza, sed, desdichas, etcétera, *se padecían dobladas* en la mar. Si, además, surgían problemas propios de la mar, tempestades, ataques corsarios, carestías, ausencia prolongada de viento, epidemias, etc., la situación se tornaba verdaderamente insufrible. Por ello, el mismo hecho de embarcarse era ya de por sí un suplicio donde se conjugaban una serie de sensaciones adversas: miedo a lo desconocido, desconfianza, inseguridad, añoranza, etcétera.

Conocemos el caso de un tal Baltasar de Vellerino, que viajaba junto a sus padres en la flota que en 1562 capitaneó Pedro Menéndez de Avilés, y declaró que en el momento de zarpar el temporal fue de tal magnitud que debieron retornar cinco veces al puerto de Cádiz. Sus padres, lo entendieron como un mal presagio y decidieron desembarcar pese a llevar muchas semanas ya en el buque. Comprensible, en una situación donde el miedo, la creencia en Dios, el desafío del océano, la edad y la tradición debían representar todo un cúmulo de pensamientos y de sensaciones capaces de desanimar al más recio. No es de extrañar, teniendo en cuenta que la mayor parte de los pasajeros habían permanecido toda su vida al margen del mar. Doce años después, en otra armada capitaneada por el mismo Pedro Menéndez de Avilés se desató una

epidemia tifoidea que acabó diezmando peligrosamente a pasajeros y tripulantes.

Estas precarias condiciones de vida, y esta alta mortalidad de los hombres de mar se prolongaron en el tiempo prácticamente hasta el siglo XIX. Un estudio de Alfredo Martín García sobre la mortalidad y las condiciones de vida de los marinos de la Armada Real española entre finales del siglo XVIII y principios del XIX así lo corrobora. No solo seguían padeciendo enfermedades tradicionalmente marineras, como el escorbuto, sino que incluso entre los supervivientes, el sufrimiento extremo les llevaba a un acusado envejecimiento prematuro.

CAPÍTULO IV
EL SISTEMA NAVAL DEL IMPERIO

Ya hemos mencionado que, sobre todo después del descubrimiento de América, la situación internacional se vio modificada de forma muy significativa. Ya desde los inicios del reinado de los Reyes Católicos se empezó a configurar un modelo defensivo multifocal, con el apresto de galeras en el Mediterráneo y la creación de la Armada de Vizcaya. Dicho modelo fue completado y perfilado a lo largo de los reinados de Carlos V y Felipe II, manteniéndose vigente, en lo esencial, prácticamente durante el resto de la Edad Moderna.

Se ha censurado en ocasiones el hecho de que no existiese una Armada Real como tal, sino múltiples escuadras con regímenes, financiaciones y objetivos muy dispares. Efectivamente, como se ha afirmado, ni Carlos V ni Felipe II dispusieron de una marina estatal o real uniforme y sostenida a sus expensas. Pero ni existía una sola Armada Real ni podía o debía haberla. En la Baja Edad Media sí fue posible que Castilla mantuviese una Armada Real única para combatir en el flanco mediterráneo, que a la sazón era la vertiente realmente conflictiva en esos momentos. Sin embargo, ese simple modelo quedó totalmente superado después de 1492, cuando la defensa peninsular requería instrumentar tres áreas geopolíticas muy diferentes, a saber: la castellano-cantábrica, orientada hacia el norte de Europa; la aragonesa, vinculada al Mediterráneo; y la atlántica, orientada a la expansión ultramarina.

Evidentemente, estas tres vertientes requerían unos objetivos, unos navíos y unas estrategias particularizadas y muy diferentes entre sí. Además, la mayor parte de las armadas se constituía y se disolvía casi anualmente, dependiendo de la presencia o no de corsarios. Cuando de nuevo había que aprestarla, la Corona solía recurrir al embargo de las que hubiese disponibles en los puertos.

La financiación fue también muy diversa, entre otras cosas porque hubiese resultado imposible financiar la defensa de las tres vertientes con fondos regios. Por ello, queremos insistir en el hecho de que ni era posible tener una o varias Armadas Reales ni tan siquiera recomendable. Y adelantamos un dato significativo, tan sólo el mantenimiento de las quince galeras de la Armada Real en la década de los treinta suponía un desembolso anual cercano a los doscientos mil ducados. Exactamente el mismo dinero que importaba la soldada anual de los destacamentos españoles del Peñón de Vélez, Melilla, Orán, La Goleta y Mazalquivir. Pero es que, según el asiento firmado en 1528 con Andrea Doria, almirante de la escuadra genovesa, éste percibiría sesenta mil ducados de oro anuales, luego incrementado hasta los setenta y cinco mil, por el mantenimiento de su armada. El mantenimiento de todas las Armadas del Imperio debió superar con creces el millón de ducados anuales, cifras verdaderamente astronómicas e inasumibles por la Corona.

Queremos dejar muy claro, pues, que Carlos V supo crear el modelo naval que su Imperio necesitaba, financieramente sostenible y lo suficientemente eficaz como para que España continuara dominando los mares durante prácticamente toda la centuria. Por ello, el hijo del César, apodado no por casualidad como el Prudente, mantuvo vigente su modelo, con ligerísimos retoques. Así pues, el modelo carolino suponía la creación de toda una trama de Armadas,

ubicadas en lugares estratégicos y con distintas sedes, unas radicadas en Italia, otras en la península Ibérica y, finalmente, otras en las Antillas Mayores. La Corona fue consciente de la necesidad de elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicaba el experimentado Luis Sarmiento, en una carta escrita a Carlos V, y fechada en 1540, "la mar era tan larga que aunque se armasen mil naos era por demás pensar de poder estorbar que los franceses no enviasen sin armada a donde quisieren...".

Las armadas se solían aprestar en primavera y se desarmaban en invierno. En principio, solía ser en diciembre cuando se refugiaban en algún puerto para pasar el invierno, repararlas, carenarlas y aprestarlas de nuevo en marzo o a lo sumo en abril.

1. LA FINANCIACIÓN

El gran éxito de la política naval de Carlos V fue perfilar un sistema de financiación de las distintas armadas del imperio viables. Ésta tuvo un doble origen perfectamente definido: en el área mediterránea las distintas armadas fueron sufragadas directa o indirectamente de las arcas reales, mientras que en el área atlántica la financiación se procuró mediante una imposición que debían pagar los particulares.

Como ya hemos dicho, el sistema tenía su lógica interna, pues el mantenimiento de todas las armadas por parte de la Corona hubiese sido a todas luces inviable. Se ha dicho que el gran problema de las armadas españolas fue sus carencias de dinero que condicionaba el número de buques de las mismas, su mal apresto y la presencia de una tripulación escasa y mal preparada. Sin dejar de ser cierta esta crítica debemos decir que no era fácil defender un imperio como el

de Carlos V en una época en la que el corsarismo arreció tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. Nunca hubo dinero suficiente para todas las armadas del imperio porque no lo podía haber. El imperio era muy extenso, los corsarios atacaban por sorpresa donde menos se esperaba y era imposible establecer una armada en cada puerto. La Corona hizo lo humanamente posible para financiar y sostener un buen número de escuadras que, con sus carencias, permitieron a España dominar los mares durante más de un siglo.

Tan sólo los costes de las armadas mediterráneas eran elevadísimos para la Corona. Estas armadas se sufragaban de dos tipos: unas eran auspiciadas, con o sin financiación real, y controladas por la Corona directamente mientras que otras, en cambio, se contrataban a través de asientos en los que un capitán se comprometía a custodiar un área determinada con sus galeras a cambio de una cantidad anual fijada y por un número concreto de años. Tan sólo en un caso se podía hablar de Armada Real, es decir, en la del Reino de Granada, llamada unos años después Armada Real de Galeras. Y era la única netamente "Real" porque la mayor parte de los buques eran propiedad del Emperador. Asimismo, era éste quien corría con toda los gastos de su financiación, siendo obviamente quien ostentaba el poder último de decisión sobre ella. Además de los barcos de titularidad real, la Corona firmaba asientos con pequeños propietarios que aportaban uno o más navíos con los que reforzar ésta u otra escuadra, o incluso para custodiar en solitario algún área concreta del litoral peninsular o de las rutas de navegación indiana. Independientemente de estas escuadras, los propios concejos de los ayuntamientos costeros armaban uno o dos navíos para la exclusiva protección de sus costas.

En la vertiente atlántica, la situación era muy diferente sobre todo porque los beneficios del comercio eran muy importantes. Como es bien sabido, desde 1504 la Corona dio por finalizado el monopolio regio del comercio indiano para abrirlo a los comerciantes castellanos. Desde entonces la Corona se limitó a controlar el flujo, dejando a la iniciativa privada la mayor parte de los desembolsos en las empresas comerciales y descubridoras.

Por tanto, la financiación de las armadas se pagará directamente de los beneficios de este comercio. Eran los comerciantes los primeros interesados en asegurar sus mercancías y en protegerlas frente a los eventuales ataques corsarios. Por ello, al margen del pago de la avería, que trataremos a continuación, no faltan las donaciones de capital del Consulado de Sevilla para financiarlas. Así, sabemos que en 1591 el Consulado hispalense ofreció nada menos que ochenta mil ducados para financiar la armada de averías, compuesta por diez galeones y cuatro pataches, con el objetivo de que acudiese a las islas Terceras a recibir a las flotas.

Ya hemos dicho, pues, que por la intensificación del corsarismo se recuperó la imposición de la avería que no era otra cosa que un impuesto esporádico o eventual, de antiguos orígenes castellanos, que gravaba con un porcentaje las mercancías que iban o venían de las Indias a los puertos andaluces. El pago de este impuesto está documentado en Castilla en los siglos XIV y XV y consistía, igualmente en un porcentaje que pagaban los comerciantes para asegurar su comercio en eventuales pérdidas. A partir del siglo XVI este mismo gravamen se pagó en otras regiones de América, como por ejemplo el Caribe, para financiar sus propias armadas guardacostas. Igualmente, fue utilizado en otras ocasiones para recaudar fondos para la defensa terrestre.

Pese a que este gravamen no era nuevo, sí es cierto que desde el siglo XV había caído en desuso. Recientemente se ha insistido que esta modalidad de la avería "de disminución de riesgos" apareció en 1521 como fórmula para sostener los navíos de la Armada Guardacostas de Andalucía y de los buques que acompañaban a las flotillas que partían para las Indias. Sin embargo, es evidente que este mismo tipo de avería existía con anterioridad. Así, por ejemplo, en 1492 se dispuso que la Armada de Vizcaya se financiase "por averías sobre las mercaderías que se cargan por los dichos mares así para traer a esos dichos nuestros reinos como para llevar fuera de ellos y sobre el flete de las naves que los lleva y trae lo cual por Nos visto tuvímoslo por bien..." También en 1507 se financió una armada guardacostas, al mando de Juan de la Cosa, que vigilaba las costas andaluzas a costa de un gravamen del dos por ciento "que se echó sobre el oro que viniese de Indias..." Aunque en este último caso no se especificaba que se tratase de la avería, no cabe duda por sus características y los objetivos de su recaudación que nuevamente se trataba de la misma imposición.

La finalidad de esta contribución no era otra que reducir el riesgo del transporte marítimo contra "peligros no cubiertos" por los seguros marítimos ordinarios. Al parecer el corsarismo, en tanto que se consideraba como un acto de guerra, sí estaba incluido en los seguros marítimos pero no el pirateo propiamente dicho. Por ello precisamente, es decir, por el aumento alarmante y progresivo de la piratería y por el drástico incremento del riesgo marítimo reapareció, con gran vigor, la avería. La Corona tenía, pues, serias razones para revitalizar este viejo impuesto medieval castellano, evitando así el fuerte lastre económico que hubiese sido cargar con todos los costes de la defensa de la navegación atlántica. De hecho, a lo largo del siglo XVI no faltaron propuestas para crear un sistema de flotas Reales, sin embargo todas ellas fueron rechazadas por las

autoridades que tenían razonadas sospechas para dudar de su viabilidad táctica y económica. No obstante, en los Galeones de Tierra Firme del general Diego Flores de Valdés de 1567, la Corona debió pagar del dos por ciento de avería nada menos que diez mil ducados. Aún así, la cifra era más reducida que si hubiera tenido que financiar personalmente toda la defensa.

En cualquier caso lo cierto es que, en 1521, se reguló el impuesto de la avería que debía recaer sobre "el oro y perlas y otras mercaderías, que viniesen de las Indias, y del Poniente, y de Canarias, y de las Azores, y de las islas Maderas y Berbería, a las ciudades de Sevilla, y Cádiz y Jerez de la Frontera, y las villas del Puerto de Santa María, y Sanlúcar de Barrameda, y Rota, y Chipiona, y los puertos del condado de Niebla, y Ayamonte, y Lepe y la Redondela". Pese a que en el texto tan sólo se hacía mención a los productos que venían de fuera de Andalucía es evidente que también recayó sobre los que salían desde esos mismos puertos hacia las Indias, muy a pesar de la oposición que mostraron los mercaderes. Debían pagarla todas las personas sin exclusión, incluido el propio rey, pues, como escribió Antonio de Herrera, la armada "se hacía para la guarda de todos". Por otro lado, en ocasiones el gravamen se seguía abonando incluso después de desarmarse la armada guardacostas hasta terminar de liquidar todas las deudas pendientes.

La avería quedó prácticamente regulada en las ordenanzas del tres de marzo de 1573, recogidas en el Cedulario de Encinas. Posteriormente, a través de diversas disposiciones regias, expedidas en 1587, 1589 y 1607 fueron ligeramente matizadas. Pues, bien, bajo este gravamen se financiaron básicamente las armadas atlánticas del quinientos, es decir, la Guardacostas de

Andalucía, la de Vizcaya, la del Caribe, la del Mar Océano, e incluso, desde finales del quinientos, la del Mar del Sur.

2. UN SISTEMA FLEXIBLE

El sistema naval español tuvo una grave deficiencia largamente resaltada por la historiografía, es decir, el alto grado de improvisación. Sin embargo, mucho menos se ha destacado su gran virtud que no era otra que su gran versatilidad. Y en este sentido tenemos que empezar hablando de la fluida interrelación que existió entre todas las armadas y flotas del Imperio, actuando siempre de forma complementaria. Para empezar encontramos un intercambio frecuente y cotidiano de capitanes que servían primero en unas armadas y luego en otras. Así, por ejemplo, el prestigioso marino Álvaro de Bazán "El Viejo" sirvió entre 1529 y 1538 en la Armada Real de Galeras, en 1540 se incorporó, como capitán general, a la Armada Guardacostas de Andalucía, figurando a mediados de siglo en la Armada de Vizcaya, compartiendo la capitanía general con Luis de Carvajal.

Evidentemente, como no podía ser de otra forma, esta colaboración se extendía también al terreno bélico, acudiendo unas escuadras en ayuda de otras cuando las circunstancias así lo aconsejaban. Por las referencias documentales de que disponemos podemos decir que la cooperación entre las distintas armadas peninsulares fue muy estrecha. Con frecuencia aparecen distintas escuadras actuando conjuntamente, sumando esfuerzos y colaborando en la protección de tramos costeros problemáticos o deficientemente protegidos. Por citar algunos ejemplos significativos, en 1527, el capitán de la Armada de Galeras de

España, el sevillano Rodrigo de Portuondo, acudió a Italia a ayudar a Andrea Doria. Sin embargo cuatro años después, es decir, en 1531, fue éste el que socorrió a dos galeras de la Armada de Bazán que tenían grandes dificultades para alcanzar indemnes el puerto de Málaga. En ese mismo año, cuando la amenaza de Barbarroja era especialmente intensa, se enviaron sendas reales cédulas a Gabriel de Córdoba, “nuestro capitán de las galeotas y fustas que mandamos hacer contra los infieles” y al capitán Miguel de Aragón para que se uniesen con sus respectivas escuadras a la Armada de Álvaro de Bazán. También en 1554, cuando se supo de la existencia de varias flotillas corsarias esperando a los navíos de Indias, entre ellas la del conocido pirata francés Musior de Sana, la Corona estableció todo un dispositivo de colaboración entre varias armadas. Concretamente se ordenó que tanto Álvaro de Bazán “El Mozo”, al frente de una Armada de cuatro naos y dos zabras que estaban en Laredo, como Luis de Carvajal, capitán de la Armada de Vizcaya, compuesta por seis naos y cuatro zabras, acudiesen a las Azores. Una vez allí debían someterse a las órdenes de Juan Tello de Guzmán, capitán general de la Armada Guardacostas de Andalucía, compuesta por cuatro naos y dos carabelas para que trajesen a la flota de Indias al puerto de Sanlúcar de Barrameda con las garantías necesarias. Una vez cumplido este objetivo, los dos capitanes de la Armada de Vizcaya, Bazán y Carvajal, debían quedarse en torno al cabo de San Vicente colaborando con la Guardacostas de Andalucía en su objetivo de “echar los corsarios”.

En 1556, cuando se conoció la intención de los turcos y berberiscos de tomar Orán, plaza norteafricana fundamental para los intereses de España, se ordenó a todas las escuadras italianas, incluidas las de la Orden de Malta y las de Florencia, integrarse con la Armada de Galeras de España, para ir a su socorro.

Nuevamente, en 1557, previendo en el envío de la armada de Álvaro de Bazán a Flandes se dispuso que se aprestasen diez navíos de la Armada de Vizcaya y, financiados a costa de la avería, acudiese a las Azores a esperar a las flotas de Indias para escoltarlas rumbo a Sanlúcar. En torno a 1560, tras la derrota de gran parte de las galeras italianas en los Gelves se decidió desplazar hasta Sicilia y Nápoles a la Armada Real de Galeras para proteger esa zona, muy sensible siempre a los ataques corsarios.

Otra vez, en 1563, los ataques corsarios eran tan frecuentes en la costa andaluza, en torno al mar de Alborán y al peñón de Vélez, que la Corona decidió integrar varias armadas hasta sumar un número de cincuenta galeras. Los navíos procedían concretamente de la Armada de Galeras de España, de las italianas de Nápoles, Sicilia, Génova y Saboya y de la de los Caballeros de Malta. La consigna dada a la Armada de Galeras de España y a la de Nápoles era la de juntarse en Barcelona hasta la llegada de Juan Andrea Doria, quien asumiría el mando supremo de la escuadra.

En 1585, ante la presencia de veintinueve bajeles berberiscos en las costas del Algarve, se decidió que las galeras italianas se unieran a la Armada Real de las Galeras de España para recorrer el cabo de San Vicente y perseguir a los corsarios.

Y finalmente, por poner un último ejemplo, en 1596, dado que se suponía que los turcos estaban ocupados en las campañas de Hungría y que los corsarios ingleses acechaban en las costas occidentales, se tomó una drástica decisión: que todas las armadas italianas se concentraran en Cartagena para que desde allí pudiesen “acudir al remedio de todo lo que le pidiere”.

También queremos insistir que este esquema naval no era en absoluto rígido, pues, además de colaborar entre sí, las armadas se

integraban en una sola o extendían su radio de acción hasta otras zonas si las circunstancias así lo requerían. Así, en 1564, se decía que la Armada Real de las Galeras de España, formada por ocho galeras y una fragata, estaba financiada por averías y que tenía como cometido "la guardia del estrecho de Gibraltar y navegación de Indias". Concretamente debían custodiar las costas peninsulares desde Málaga hasta el cabo de San Vicente, dadas las noticias que se tenían de una poderosa armada berberisca que estaba en torno a Argel. En ese mismo año, otras quince galeras de esta armada fueron enviadas a Italia, y una vez regresadas debían dirigirse a Orán. Asimismo, el 19 de marzo de 1593 se decidió que Francisco Coloma limpiase de corsarios el cabo de San Vicente y para ello, buscando una mayor seguridad, se pensó que a los ocho galeones de su armada uniese la capitana y la Almiranta de la Flota de la Nueva España que se estaba aprestando en Sevilla.

Incluso en lo concerniente a la financiación se practicó un sistema complementario, pues en muchas ocasiones la Corona recurrió a los caudales indianos para sufragar los gastos de la Armada Real de Galeras. Así, en 1536 ordenó al capitán general del Reino de Granada, el marqués de Mondéjar, que mandase recoger en la Casa de la Contratación nada menos que veinticinco mil ducados para financiar a la Armada de Galeras que se aprestaba en esos momentos en el puerto de Málaga. Esta escuadra tenía como objetivos "la defensa del estrecho de Gibraltar y navegación de las Indias", teniendo asignada la zona comprendida entre el cabo de San Vicente y el cabo de Gata. Pero, es más, la Corona aprovechando esta implicación de la Armada Real en la defensa de las costas del suroeste peninsular dispuso que su financiación se hiciese en estos años a costa de la avería.

Por supuesto, cuando se preparaba una gran campaña naval y hacían falta un gran número de buques, estos se obtenían mediante la unión de los efectivos de las armadas existentes. Así cuando en 1536 Carlos V invadió la Provenza francesa la Armada Real de Galeras y la del almirante genovés Andrea Doria, así como otros navíos de armada procedentes de otros puntos de España, se encargaron del aprovisionamiento de las tropas españolas. Asimismo, las naves que aportó España a la campaña de Lepanto en 1571, doce eran de la Armada Real de Galeras, otras treinta de la Escuadra de Nápoles y otras diez de la de Sicilia. Las otras veinticuatro se habían contratado con diversos asentistas, a saber, Juan Andrea Doria, Juan Negrón, Juan Bautista Lomelín, Jorge Grimaldo, Stéfano Mari y Birindello Sauri. Unos años después, en 1595, debiendo salir con premura la flota se improvisó la Armada de Indias para su escolta con quince galeones que se trajeron de Pasajes y con cuatro que se le quitaron al capitán Urquiola de su Armada del Océano.

En definitiva, cuando se preparaba una expedición, ya fuera comercial o puramente militar, se tomaban recursos humanos y materiales de donde los hubiera, sumando armadas, incorporando navíos o efectivos humanos de las demás flotas y armadas del Imperio y estableciendo contratos o asientos con distintos armadores y navegantes.

Por lo general las instrucciones que se les daba a los capitanes generales eran poco precisas y estaban condicionadas por las circunstancias que se encontraran en cada momento. Es decir, se les otorgaba capacidad de decisión a los mandos de las escuadras porque, como decía en 1560 Andrea Doria, la experiencia había demostrado los graves inconvenientes que provocaba el que los capitanes no quisieran contradecir las órdenes.

En el siglo XVI tuvieron actividad una decena de armadas, a saber: la de Vizcaya, la Guardacostas de Andalucía, la del Reino de Granada, la del Levante, la de Cataluña, la de Cerdeña, las italianas −de Génova, Nápoles y Sicilia− y las americanas. Junto a estas armadas se aprestaban a veces pequeñas escuadras −como la de Guipúzcoa o la de Galicia− que servían para proteger sus costas y se integraban en la Armada de Vizcaya cuando las circunstancias así lo requerían.

Pero el esquema era aún más complejo, pues la Corona aceptaba de buena gana otras pequeñas armadas que aprestaban algunos señores de España para defender los intereses de su señorío. Y en este sentido, conocemos una real cédula fechada el seis de febrero de 1530 en la que se pide a las justicias de Andalucía que faciliten la llegada a Rota de carpinteros y calafates para que trabajen en la armadilla de dos galeras que el duque de Arcos construía "para andar contra moros". Un caso muy similar al del duque de Calabria que, en 1540, decidió armar un buen número de navíos bien artillados para "defender la costa de corsarios". Incluso, algunos armadores, casi siempre pertenecientes a la nobleza, aprestaban pequeñas flotillas para servir junto a las armadas del imperio como asalariados.

Las tres primeras escuadras tuvieron en esta centuria una gran responsabilidad en la defensa de las costas y de las aguas peninsulares: la primera de ellas, la de Vizcaya, alternó como sedes varios puertos vascos y cántabros como Lequeitio, Durango y Laredo, cubriendo la defensa de la zona costera norte y noroeste de la Península. La segunda, es decir, la Guardacostas de Andalucía, custodiaba las costas del suroeste peninsular y el archipiélago canario, y, finalmente, la Real de Galeras, dada la escasa y discontinua actividad de las armadas levantina y catalana, velaba

por la seguridad en toda la costa mediterránea peninsular, extendiendo su radio de acción con frecuencia hasta los puertos de Barcelona y Palma de Mallorca.

CAPÍTULO V
LAS ARMADAS PENINSULARES

Como ya hemos dicho, no existía –ni podía existir– en España una sola armada que defendiese todas las costas peninsulares. Muy al contrario, había todo un entramado de escuadras, que colaboraban entre sí: la Armada de Vizcaya, la Guardacostas de Andalucía, la Armada Real de las Galeras de España –inicialmente conocida como Armada del Reino de Granada–, la Armada Levantina y la Catalana. Desde la incorporación de Portugal a la Corona de Castilla por Felipe II, se unió a la defensa de las costas peninsulares una armada más, la de Lisboa. El cometido de esta última no era otro que la vigilancia de las costas lusas desde el cabo de San Vicente hasta Finisterre, enlazando así con la Guardacostas de Andalucía al sur y con la de Vizcaya al norte.

1. LA ARMADA DE VIZCAYA

Los orígenes de la Armada de Vizcaya los situaba Pérez de Tudela entre abril y junio de 1493. Sin embargo, en un trabajo más reciente se demuestra que los preparativos para su organización dieron lugar prácticamente desde la partida de Cristóbal Colón a las Indias, en agosto de 1492. No obstante, debido a ciertos desacuerdos de las autoridades forales en relación a su financiación, la primera armada no se terminó de aprestar hasta junio de 1493.

Al parecer, el objetivo inicial de esta escuadra era disuadir a los portugueses, quienes, tras la partida de Cristóbal Colón en su primera expedición descubridora, sentían que había sido vulnerado el Tratado de Alcáçovas suscrito en 1479. De hecho, la reacción del rey luso era temida, en el mismo año de 1492, tanto por los Reyes Católicos como por el propio almirante Cristóbal Colón.

El equilibrio no se alcanzó hasta 1494, año en el que se suscribió el Tratado de Tordesillas. Sin embargo, esta nueva situación política no provocó la desaparición de la Armada de Vizcaya, que sencillamente vio modificados sus objetivos. En esos momentos surgió con gran fuerza un nuevo enemigo, Francia, por lo que la Armada sencillamente dejó de tener como fin la disuasión de los lusos para centrarse fundamentalmente en el control de las armadas piráticas galas. Desde muy pronto quedó bien claro que el objetivo de la armada era doble, a saber: el primero estrictamente militar, pues debía hacer frente a las continuas armadas corsarias que se despachaban desde las costas de Bretaña y Normandía. Y el segundo de observación, espiando las costas francesas con el fin de averiguar, con la suficiente antelación, las armadas que se preparaban en los puertos enemigos. Este control que se ejercía sobre las costas atlánticas de Francia era básico para anticipar con tiempo cualquier movimiento de barcos enemigos que se estuviesen aprestando en los pueblos galos. La armada del Cantábrico llevaba a cabo un reconocimiento sistemático de las costas, mientras que las autoridades vizcaínas debían además velar por el mantenimiento de una buena red de confidentes.

Esta formación fue conocida desde su fundación como Armada de Vizcaya, denominación utilizada reiteradamente a lo largo del siglo XVI. Sin embargo, dado su carácter eventual, que alternaba períodos de intensa actividad con otros de inactividad y el hecho de

que se aprestase y se desarmase casi anualmente, hizo que recibiese otras denominaciones.

Concretamente, a lo largo del quinientos encontramos referencias a la Armada de Galicia que muy probablemente aludía a la misma armada vizcaína. En sus primeros años de andadura estuvo al frente de la escuadra el capitán Ladrón de Guevara, teniendo como segundo de a bordo al navarro Gracián de Agramonte, que dispusieron nada menos que de treinta bajeles. Ya el nueve de diciembre de 1525 se expidió el título de capitán general de la Armada de Galicia que se aprestaba en La Coruña a Simón de Alcazaba. Y por poner otro ejemplo mucho más tardío, en 1580, nuevamente, se despachó el título de capitán general de la citada Armada de Galicia a Pedro de Valdés. Habida cuenta que las costas gallegas estaban entre los objetivos de la armada y que en algunas ocasiones se aprestaba en el mismo puerto de La Coruña, nada tiene de particular que en ocasiones adoptara este nombre.

También la encontramos en otras ocasiones como Armada de Guipúzcoa. Así en abril de 1537 se firmó un asiento con Juan de Acuña para que hiciera una armada en Guipúzcoa de novecientas cincuenta toneladas para servir por cuatro meses en la defensa de sus costas. Bastante tiempo después, concretamente el 23 de mayo de 1587, Miguel de Oquendo recibió el título de capitán general de esta armada.

Nosotros pensamos que tanto en las ocasiones en que se denomina Armada de Galicia como en las que aparece como Armada de Guipúzcoa se refieren a la misma Armada de Vizcaya. Pues sus objetivos, sus navíos y sus rutas eran prácticamente los mismos. Así, por ejemplo, tan solo un mes después de que se firmara el asiento con Juan de Acuña se despachó el título de capitán general de la Armada que se hacía en “Galicia, principado

de Asturias, Vizcaya, Guipúzcoa y Cuatro Villas” al conde de Altamira. Pero incluso cuando aparecen separadas ambas escuadras, la de Vizcaya y la de Guipúzcoa, es obvio que debían trabajar de forma coordinada, formando de una u otra forma parte del mismo proyecto defensivo, cuyo fin último no era otro que la defensa del área geoestratégica del Noroeste y del Cantábrico.

Probablemente esta diversidad en la nomenclatura procede de la improvisación de estas armadas. Nada era estático ni estaba preestablecido, dependiendo de las circunstancias de cada momento, se aprestaban más o menos navíos, en un puerto u otro, y por un período de tiempo más o menos corto.

En relación a sus objetivos ya hemos dicho que era la protección del norte y noroeste peninsular. Obviamente, el control naval de esta área era fundamental no solo debido a la necesidad de defender los estratégicos puertos y astilleros del Cantábrico sino también para controlar el tránsito de las armadas corsarias rumbo a las costas de Andalucía Occidental. De hecho, en una carta, fechada en 1553, y dirigida por Felipe II a su padre, quedaban bien especificados estos objetivos al decir que dicha armada se aprestaba “para guarda de estos reinos de la parte de Poniente y estorbar que los armados franceses no pasen a las Indias”. Por ello, la labor de esta armada se consideró siempre como fundamental en el control del corsarismo en el oeste peninsular.

Se solía preparar en los puertos vizcaínos, fondeándose con frecuencia en la ría de Bilbao, pero su trabajo se concentraba más en la vigilancia del noroeste, en torno a las costas gallegas. No obstante, los franceses sabían de las actividades que se llevaban a cabo en las costas cantábricas por lo que en ocasiones llevaban a cabo acciones contra estos puertos. Precisamente, en 1550, se certificaron varios ataques en los puertos del Cantábrico llevados a

cabo por corsarios franceses “aunque dicen que entre ellos hay gente de cuatro naciones”.

A mediados de siglo, cuando más arreciaba la ofensiva corsaria, se proporcionaron los medios adecuados a esta armada, incrementando su dotación. Y el número de navíos aumentó lo suficiente como para permitir a la escuadra actuar dividida en dos. Efectivamente, hacia mediados de siglo, se dispuso que la mitad de la escuadra, a cargo de Luis de Carvajal, debía proteger la ruta “de Finisterre a Inglaterra y a Flandes”, y la otra, a cargo de Álvaro de Bazán, tendría como cometido la vigilancia de la costa desde “Finisterre a Andalucía”.

Obviamente, los navíos utilizados fueron los típicamente atlánticos, es decir, carabelas, naos y también más ocasionalmente galeazas y galeones. Al igual que otras armadas, llevaban navíos menores como pataches o zabras. Sabemos, por ejemplo, que en noviembre de 1553, debido a la presencia de corsarios franceses en el oeste peninsular, se dotó a la escuadra con seis naos y cuatro zabras, a las órdenes de Luis de Carvajal. Estos buques eran construidos en Vizcaya pues, no en vano, allí estaban radicados los más importantes astilleros de la península Ibérica. Y, en este sentido, baste apuntar un dato, en 1582, el Rey mandó tomar un asiento para la fabricación de navíos −con un total de quince mil toneladas− en el señorío de Vizcaya y en la cántabra hermandad de las Cuatro Villas.

Su financiación se procuró a través del impuesto de la avería por lo que, como tantas otras, no se puede considerar esta armada como real. No olvidemos que la avería al ser un porcentaje sobre las mercancías que entraban o salían de los puertos la pagaban básicamente los comerciantes. Eran, pues, estos y no el rey los que financiaban esta escuadra.

2. LA ARMADA GUARDACOSTAS DE ANDALUCÍA

La otra de las armadas de la fachada atlántica peninsular era la Guardacostas de Andalucía. Dicha escuadra surgió como tal en 1521 debido a la concentración paulatina de corsarios en torno al cabo de San Vicente en busca de los buques que partían para las Indias o venían de ellas. No obstante, existían precedentes pues, por ejemplo, Juan de la Cosa estuvo en 1507 al frente de dos carabelas que tenían como objetivo la protección de las costas desde la bahía de Cádiz al cabo de San Vicente. Se especificó que se armaron por la presencia continua de corsarios *esperando todos la venida de los dichos navíos de las Indias*. Es obvio, pues, que los objetivos de esta armada eran similares a los que unos años después tuvo la Armada Guardacostas de Andalucía.

Recibió diversos nombres como Armada del Poniente, Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía, Armada del Mar Océano, Armada Real del Océano, Armada Real de la Guarda de la Carrera o sencillamente Armada de la Avería. En la primera mitad del siglo XVI su nombre más usual fue el de Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía que nosotros sintetizamos en la Armada Guardacostas de Andalucía.

Sin embargo, desde mediados de la centuria utilizó otras denominaciones como Armada Real del Océano o Armada Real de la Guarda de la Carrera de las Indias. Y en ambos casos está poco justificada su denominación porque básicamente su financiación no procedía de fondos reales sino de la avería y también porque su principal objetivo siguió siendo la custodia de las costas del oeste peninsular, concretamente el triángulo comprendido entre las islas Canarias, las Azores y el cabo de San Vicente. Sin embargo, sí es

cierto que cada vez con más frecuencia se le encomendaron tareas de vigilancia en las rutas de la carrera, adentrándose de lleno en el océano. Fernández Duro afirmó que, en diciembre de 1594, se creo la Armada Real del Océano por el Consejo de Indias pero no era completamente cierto porque ya había aparecido con anterioridad tal denominación. En realidad, en esa fecha lo que se hizo fue reformar la organización de la Armada Guardacostas de Andalucía, nombrándose un equipo gestor nuevo y dotándola de más y mejores medios, debido al daño que estaban haciendo los corsarios en esos años. Y en este sentido debemos decir que existen evidencias claras de que esta Armada del Océano no era otra que la misma Armada Guardacostas de Andalucía que venía actuando con regularidad desde inicios de la década de los veinte. De hecho, el primer cometido que se le dio a la Armada Real del Océano tras su apresto fue ir al cabo de San Vicente a esperar a las flotas de Indias. En octubre de 1595 se dio una nueva orden a su capitán general, Antonio de Urquiola, para que acudiese a las islas Terceras a esperar a las flotas de Indias que venían en conserva con la Armada de Indias, capitaneada por Luis Fajardo. Y todavía más claro es lo acaecido en 1597 cuando, estando la flota y la Armada de Indias de Luis Fajardo en Tierra Firme, tras apoderarse una escuadra inglesa de Puerto Rico, se decidió mandar a Francisco Coloma al mando de la Armada del Océano a socorrer a la flota, sin perjuicio del título de capitán general y de los poderes que tenía Fajardo. Nos queda bien claro, pues, que la Armada del Océano, capitaneada por Urquiola, no era la misma que la Armada de Indias que, a cargo de Fajardo, venía protegiendo a las flotas de la Carrera. En definitiva, la Armada del Océano, regulada a finales del quinientos, era fruto de la evolución de aquella Armada Guardacostas de Andalucía, que tan en precario protegió las costas del suroeste peninsular en el segundo cuarto de la centuria decimosexta.

Por otro lado, en la última década del siglo XVI se generalizó el uso del asiento, contratando pues con una persona los servicios de la armada, aunque eso sí, financiado todo a través de la avería. Así en 1591, se firmó un asiento por el que el contratista debía sostener una armada de “diez galeones, cuatro fragatas y dos lanchas”. A esta misma Armada se agregaron asimismo los galeones de la Armada de Portugal, convirtiéndose de esta forma en la mayor escuadra permanente del Imperio en esos momentos. La Armada del Océano se convirtió en el eje vertebrador de todo el sistema naval con las Indias. Todas las demás armadas y flotas de la Carrera debían rendir obediencia al capitán general de la Escuadra del Océano. Así continuó durante décadas pese a la oposición que mostró en reiteradas ocasiones el Consulado sevillano por los altos costes que suponía para los mercaderes y comerciantes de Indias.

A. LAS AUTORIDADES DE LA ARMADA

Su máximo responsable era el juez, cargo de nombramiento real, que estaba asesorado por un consejo, formado por tres diputados, elegidos por los mercaderes dedicados al comercio indiano. Con todo, las decisiones finales estuvieron siempre reservadas al monarca. Este juez poseía poderes casi absolutos -delegados directamente por la Corona- en todo lo concerniente a su organización y funcionamiento. Normalmente, solía desempeñar la judicatura un oficial de la Casa de la Contratación ya que su residencia en Sevilla, puerta y puerto de las Indias, y su perfecto conocimiento de la situación de la navegación indiana los facultaba especialmente para el puesto. No en vano, Juan López de Recalde, conocido factor de la Casa de la Contratación, fue juez de la Armada entre 1521 y 1522. Asimismo, Francisco Tello, tesorero de la misma institución rectora del comercio ultramarino, desempeñó la judicatura de la escuadra entre 1536 y 1550. En otros casos, eran personas de

alta estirpe nobiliar o de un reconocido prestigio, como el conde de Osorno, que ejerció el cargo en 1523.

Con respecto a los poderes del juez, debemos decir que fueron aumentando con el paso de los años como medio de procurar una actuación más rápida y eficaz. No obstante, el Rey se reservó siempre la posibilidad de decidir tanto el número de navíos que debían componer la Armada como, sobre todo, el momento exacto en el que se debía proceder a su desmantelamiento. Esta situación dio lugar a una gran ineficacia ya que, los jueces, al tener menoscabada su capacidad de decisión, consentían la partida de la Armada, aun cuando los rumores inmediatos que circulaban sobre la presencia de corsarios en las costas andaluzas aconsejaban pertrechar una más gruesa.

Así, en 1536, enterado Carlos V de esta circunstancia expidió a los jueces unas instrucciones en las que se les concedían unos poderes mucho más amplios así como plena capacidad para tomar decisiones sin consulta previa. A continuación, y dado su interés, reseñamos los puntos principales de este documento: primero, se les concedió la máxima dirección de la Armada, convirtiéndose los tres diputados de mercaderes en meros asesores. Segundo, se le otorgó pleno poder en la recaudación de la avería, anotando que debía abonarla “cualquier persona privilegiada y por privilegiar”. Tercero, se dispuso que, del botín que se capturase a los enemigos, se tomase el quinto real para ayuda de costa a las armadas. Por lo demás, lo que sobrase de la avería, después de haber acabado el año, se debía reintegrar equitativamente a los mercaderes. Cuarto, los caudales de la avería se depositarían en el arca de las tres llaves de la Casa de la Contratación, una llave la tendría el juez y las otras los mercaderes diputados. Quinto, junto al consejo de los diputados de mercaderes, debían nombrar a los capitanes, veedores

y alguaciles, asignándoles el salario conveniente “como se ha hecho y pagado en otras armadas semejantes que se han hecho”. Sexto, se les facultaba a fletar o embargar el número de naves que creyesen necesarias para hacer la armada, así como otras de auxilio, si fuesen necesarias. Séptimo, se les concedían amplios poderes para adquirir al mejor precio los “mantenimientos y otros pertrechos necesarios para la Armada. Octavo, con el acuerdo de los mercaderes debían nombrar a un escribano hábil que anotare todo lo que se cobrase y gastase en la Armada. Y noveno, y último, se le otorgaba poder para que de acuerdo con los diputados de mercaderes y sin expresa licencia real pudiese desarmar la escuadra si las circunstancias así lo aconsejaban.

Como podemos observar en estas instrucciones, las atribuciones del juez de la Armada aumentaron de forma considerable. Con todo, la última facultad, es decir, la novena, que permitía a los jueces dar por finalizada la andadura de la escuadra, sabemos que sólo se consintió ese año, pues, en fechas posteriores siguió siendo decisión exclusivamente real. No en vano, conocemos una disposición, fechada en 1543, en la que se ordenó tanto al juez como a los diputados de mercaderes que, antes de que diesen por finalizada la labor de la Armada, solicitasen previamente permiso, no procediendo a su desmantelamiento hasta recibir expresa contestación. Igualmente, pese al detallismo de las instrucciones, hubo cuestiones que no quedaron suficientemente claras. Y fue por ello por lo que, en los años posteriores, se generaron grandes pleitos en torno a la persona a quien correspondía decidir aquellos delitos que surgieran en el transcurso de la Armada. Los alcaldes ordinarios de los puertos andaluces a los que la escuadra arribaba reclamaron en todo momento su competencia en dichos asuntos. Por contra, el enérgico juez Francisco Tello escribió precisamente en ese año a Su Majestad una acalorada misiva, en la que solicitaba

poderes para juzgar él y sus delegados todos los delitos surgidos en la andadura de la Armada.

Así, pues, las fricciones entre los delegados del juez y los alcaldes ordinarios fueron muy duras al menos hasta 1543, en que Carlos V decidió zanjarlas definitivamente. La Corona, que no deseaba la dimisión de un juez tan eficaz como Francisco Tello, determinó a su favor, al disponer que cuando se cometiese un delito dentro de los navíos de la Armada Guardacostas fuese el juez de la misma quien, al regreso, enjuiciase estos casos y no la justicia ordinaria como lo había venido haciendo hasta entonces.

En lo que concierne a los diputados de mercaderes se dispuso, como ya hemos afirmado, que fuesen tres, nombrados por aquellos mercaderes que demostrasen tener vecindad en Sevilla. En principio, todos los votantes debían ser naturales del reino de Castilla y tener casa habitada en la capital hispalense. Sin embargo, los mercaderes extranjeros residentes en Sevilla debieron ejercer sus presiones para que se les admitiese como electores hecho que ocurrió al poco tiempo, aunque sin la posibilidad de presentarse a la candidatura de diputado. Así, en una respuesta del Rey a los oficiales de la Casa de la Contratación ordenó que no se pusiesen impedimentos a aquellos mercaderes extranjeros, residentes en Sevilla, que manifestasen su deseo de votar.

Los candidatos se presentaban libremente y a nivel individual, resultando elegidos aquellas tres personas que obtuviesen un mayor número de votos. No obstante, en algunas ocasiones, el Rey eligió, bien, directamente, o bien, a través de algún intermediario, a uno de los diputados, quedando tan sólo los dos restantes a la libre elección de los mercaderes. En relación a esto último, tenemos noticias de que, en 1528, el Rey designó a Luis Fernández de Alfaro como diputado, dejando tan sólo a la libre elección a los otros dos,

estableciendo, además, que en caso de renuncia del primero pudieran nombrar los mercaderes también al tercer diputado de la Armada. Igualmente, estaba legislada la posibilidad de que alguno de los diputados falleciese, o simplemente se indispusiese, en el ejercicio de sus funciones, en cuyo caso los mercaderes estaban facultados para reunirse, sin el juez, y nombrar un diputado interino.

La duración de estos oficios estaba directamente relacionada con ese carácter temporal propio de la Armada Guardacostas, la cual, como ya hemos afirmado, entraba en actividad durante la primavera y se desmantelaba en la estación invernal. De manera que mientras el juez solía cumplir la anualidad completa, terminando de hacer tanto el balance económico como las indemnizaciones a los propietarios de los navíos, los diputados, en cambio, no solían prolongar su oficio todo el año. Esto se debía, como es sabido, a que en esta época del año se permitía ir a los navíos sin protección de los guardacostas "porque entrando el invierno podían ir con mucho menor riesgo de enemigos".

En cuanto a las sesiones de trabajo de los diputados sabemos que se reunían todos los días no festivos, mientras durase la armada. Normalmente, el horario era de tarde, juntándose con el juez y en presencia de los oficiales de la Casa de la Contratación. En esas juntas el juez y los diputados tenían plena facultad tanto para nombrar a los capitanes, a los pilotos y al resto de la tripulación, como para señalar recaudadores de la avería en las distintas ciudades y puertos andaluces. Con respecto a los salarios de estos funcionarios contamos desgraciadamente con muy poca información, aunque sí sabemos que, concretamente en 1522, cobraban el juez y cada uno de los diputados de mercaderes cincuenta mil y cuarenta mil maravedís respectivamente.

Finalmente, huelga decir que la sede de esta Armada estuvo en Sevilla, desde donde se despachaban las Flotas y los Galeones y donde residían los oficiales de la Casa de la Contratación. Al parecer, desde finales del siglo XVI y durante la siguiente centuria su sede se trasladó a la ciudad de Cádiz.

B. SU FINANCIACIÓN

La Armada Guardacostas de Andalucía, pensada como ya hemos dicho para defender puntos críticos de la Carrera de Indias, se sufragó desde sus inicios a través de la institución que ya conocemos llamada avería. El porcentaje que supuso este impuesto de la avería osciló, dependiendo de las necesidades defensivas de cada año, entre el 0,5 por ciento de 1543 y el 8 por ciento de 1595, siendo la media ligeramente superior al 3 por ciento. El gravamen, pues, se adaptaba a las necesidades defensivas de cada momento, de forma que cuando se había financiado el grueso de los gastos, el resto del año se continuaba pagando un reducidísimo porcentaje para acabar de cubrir por completo las necesidades de la Armada. Eso sí, a medida que avanza la centuria se produjo un aumento progresivo del gravamen debido a la intensificación de la actividad corsaria y, por lo tanto, a la necesidad que había de asegurar las flotas.

Aunque eran los mercaderes la parte más interesada en la seguridad de las costas, sus quejas por el desembolso que hacían en concepto de avería eran constantes. Además, siempre hubo una gran resistencia por parte de los mercaderes a seguir abonando el porcentaje cuando estos rumores cesaban. Una de sus reivindicaciones más comunes era que tan solo se aplicase el impuesto sobre aquellas mercancías que viniesen de las Indias pero, en ningún caso, sobre las que saliesen de los puertos de

Andalucía. Obviamente, Carlos V se negó, reiterando que estaban sujetas al gravamen todas las mercancías "que se trajesen o llevasen de Levante y Poniente".

En otras ocasiones, eran los grandes "señores" de Andalucía los que se oponían a que en su jurisdicción se recaudase la avería. Así, en 1528, escribieron los diputados de la Armada a Su Majestad, informándole que el conde de Ayamonte había organizado una flotilla propia para el cuidado de las costas de su señorío y que, por esta causa, no quería que en su demarcación territorial se cobrase la avería. Carlos V actuó con rapidez y energía, ordenando a los responsables de la Armada que no se consintiese tal situación y que en todos los señoríos, incluido el de Ayamonte, se pagase la avería. En los años sucesivos se convirtió casi en una norma enviar reales cédulas a algunos de los grandes señores de Andalucía, como el duque de Arcos, el conde de Ayamonte, el duque de Medina-Sidonia, el duque de Béjar y el duque de Jerez para que no se opusiesen al cobro de la avería en sus respectivos territorios señoriales.

El cobro de la avería se hizo extensivo a todos aquellos mercaderes andaluces que tenían relación con el comercio indiano. Muy pocos productos y muy pocas personas quedaron exentos de su abono, pues, según expresión frecuentemente utilizada en la época, lo debían pagar todas las personas "privilegiadas y por privilegiar", porque de otra forma, según se decía en 1536, habría fraudes "y serían tan pocas las rentas de avería que se debería crecer mucho el año venidero..." Ya Céspedes del Castillo, en su clásico estudio sobre este impuesto, estableció un número determinado y muy concreto de productos a los que no se les aplicó el porcentaje, a saber: el equipaje de los tripulantes, los caudales de

los religiosos, armas o pertrechos y algún artículo de bajo precio o de primera necesidad.

Sin embargo, como veremos a continuación, no fueron estos los únicos artículos excluidos del pago de la avería. Precisamente, en 1528, se inició un largo pleito, que duró más de dos años, entre los pescadores de El Puerto de Santa María y los tres diputados de la armada que en esos momentos eran Juan de la Torre, Alonso de Illescas y Alonso Hernández. Los pescadores defendían que no se les debía cobrar el impuesto del uno por ciento del pescado que capturaban en las cercanías de la costa de Berbería, como se les estaba solicitando desde hacía varios años. Los diputados argumentaban que entre los productos sometidos a la imposición estaban todos aquellos que viniesen de la Berbería, no obstante, los alcaldes del mar de la mencionada localidad presentaron unas probanzas en las que demostraron que no recibían ningún beneficio de la Armada de Andalucía. Tan sólo cuando se sentían perseguidos por los buques de la Armada se acercaban hasta allí, sin hacerles a ellos más daños “sino pedirles a veces algunas pescadas”. La sentencia fue fallada, en 1528, a favor de los pescadores siendo apelada por los diputados de mercaderes al Consejo de Indias que, en 1530, ratificó la sentencia inicial.

Por otro lado, además de estas mercancías, hubo algunos grupos humanos que no se vieron sometidos al pago de este gravamen. De hecho, los mercaderes ingleses afincados en Andalucía se quejaron al Rey en varias ocasiones, afirmando que, contra lo dispuesto en las leyes del reino, los diputados les querían cobrar la avería. Sus argumentos en contra del pago se centraron en dos puntos básicos, a saber: primero, que eran amigos de los franceses, por lo que no estaban expuestos a sus ataques. Y segundo, que la zona de destino de su comercio era Inglaterra y que, por tanto, no estaba

situada “ni al levante ni al poniente” como decía la real cédula que regulaba el cobro de la avería. El Rey los apoyó alegando que efectivamente sólo comerciaban entre Andalucía e Inglaterra y que, por tanto, no solían ser víctimas de los corsarios franceses, dictaminando, en consecuencia, que no se les solicitase la avería en adelante y que se les devolviese lo que se les había cobrado hasta ese momento. Esta misma sentencia fue reiterada, en 1538, en 1539 y finalmente en 1543, insistiéndose siempre en que bajo ningún concepto les fuese recaudado el mencionado arbitrio. En cualquier caso, si bien es cierto que estuvieron exentos del pago de la avería, la situación de estos comerciantes se tornó mucho más difícil a medida que fue aumentando el corsarismo inglés.

Igualmente, el oro y las mercancías del Rey sólo estuvieron sujetos al pago de esta imposición entre 1521 y 1528 como muy bien ha afirmado Paul Hoffman. Después de esta fecha, la Corona quedó libre de su pago, muy a pesar de que tanto los mercaderes andaluces como los de La Española protestaron tal decisión y reclamaron su pago como había ocurrido hasta entonces.

Por otro lado, algunos de los puertos afectados por el gravamen quisieron también eximirse de él, como ocurrió con las villas de Lepe, Ayamonte y La Redondela, las cuales presentaron ante el Consejo de Indias una causa común en la que expusieron las razones por las que debían quedar exentas. Sin embargo, el Emperador, tras unos inicios dubitativos en los que dispuso que, si las causas parecían justas, se discutiese en el Consejo de Indias, ordenó, finalmente, que lo pagaran sin ningún tipo de dilación. Por otro lado, la avería se cobraba a través de recaudadores nombrados para tal efecto por elección conjunta del juez y de los tres diputados de mercaderes. Existía un recaudador general que se encargaba de coordinar al resto de los cobradores locales, siendo el que

respondía, en primera instancia, ante los diputados y el juez de averías y, en última instancia, ante el propio Consejo de Indias. Este cargo estuvo desempeñado, entre 1523 y 1532, por el factor de la Casa de la Contratación Juan de Aranda, y, a partir de ese último año, por Francisco Pérez, que ostentó el cargo de "receptor general de averías". A su vez, este recaudador tenía poder para elegir y emplear subordinados en Sevilla, Cádiz, Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera. Así, en Sevilla, en 1523, encontramos como cobrador de la imposición a Diego de Aranda, hermano del que por aquel entonces era receptor general y factor de la Casa de la Contratación, por lo que parece evidente que se destinaba a tales puestos a personas de la entera confianza del recaudador general.

En cambio, en Cádiz, hubo constantemente dos recaudadores que, en 1538, eran Diego de Albo y Rodrigo de Molina, mientras que unos años después había sido sustituido el segundo por un tal Diego Pérez de la Fuente. En esta ciudad fueron frecuentes las fricciones entre el corregidor y los recaudadores de la avería, por lo que el Rey se vio obligado a recriminar, en multitud de ocasiones, a aquél para que favoreciese el cobro del gravamen. En el resto de los puertos donde se cobraba la avería no hubo recaudadores expresamente colocados para tal efecto, por lo que la tarea quedó en manos de los alcaldes ordinarios, a los que el Consejo de Indias acordó, como medio de incentivar su interés, que se les asignase un salario por el desempeño de esas funciones.

C. NAVÍOS, RUTAS Y OBJETIVOS

Es el momento de tratar una serie de aspectos más relacionados con las actividades y estrategias de esta armada. Comenzando por una cuestión técnica como era el tipo de veleros utilizados, debemos decir que fueron los típicamente atlánticos: en las primeras décadas

carabelas y naos, y desde la década de los sesenta fundamentalmente galeones. También se utilizaron fragatas y otros tipos de navíos de apoyo. Hubo una gran diferencia entre el número de navíos utilizados hasta la década de los sesenta y los que se emplearon en los años posteriores. Concretamente, hasta 1567 los bajeles que compusieron la armada oscilaron entre uno y seis mientras que, a partir de esta fecha, su número varió entre los doce y los veinte. En cualquier caso, su número dependía de los rumores que circulasen sobre la presencia de corsarios en las costas así como de la urgencia que hubiera en su despacho. En 1538 la situación debió parecer tranquila, pues dispuso tan solo de un barco de armada del que fue capitán Hernando Blas, que partió con el objetivo de “limpiar todos los rincones de la costa de los franceses”.

En cuanto al tipo de navíos, queda ratificada la presencia inicial de carabelas y naos, pero desde la segunda mitad de la centuria fue el galeón el navío por antonomasia de esta escuadra. También hemos referido ya que estos bajeles no se diferenciaban estructuralmente de los navíos comerciales, más que en su dotación material y humana, pues, iban perfectamente artillados -no como las comerciales que eludían constantemente las ordenanzas al respecto-, y no portaban más cargamento que soldados y marineros.

Por otro lado, estos buques solían ser de propiedad particular, es decir, de comerciantes y armadores gaditanos o sevillanos principalmente, pues se adquirían mediante la confiscación de aquellas que parecieran más adecuadas para la tarea que se iba a realizar, eso si, remunerando a su propietario convenientemente.

En lo referente a los objetivos y rutas que frecuentaba la escuadra, estaban muy bien especificados: en primer lugar, el trayecto Azores-Sanlúcar de Barrameda, acompañando a los navíos

que venían de regreso del Nuevo Mundo cargados de mineral precioso. Que duda cabe de que era la custodia de esta ruta la función fundamental de la Armada y la que justificaba realmente su existencia.

En segundo lugar, las costas en torno al cabo de San Vicente y, de Sanlúcar a Cádiz, lugares donde frecuentemente solían aguardar los corsarios a las flotas del Nuevo Mundo.

Y en tercer y último lugar, la vía Sanlúcar de Barrameda-Canarias, protegiendo a las flotas que salían de Sevilla con destino a las Indias, porque como decía Girolamo Benzoni, “hasta allí llega a la ida el camino peligroso”. Pese a todo, este tercer derrotero fue en general menos conflictivo que las dos anteriores ya que a los corsarios les interesaba bastante más el oro y los caudales que traían los navíos de regreso a la Península que los productos primarios y las manufacturas textiles que portaban en el camino de ida al Nuevo Mundo.

Realmente, con la vigilancia de estos trayectos la Corona se aseguró una defensa relativamente eficaz, ahorrándose los enormes gastos que hubieran supuesto enviar anualmente una armada a las Indias que acompañase a los navíos hasta el otro lado del océano. Era, pues, necesario elegir unos puntos concretos de vigilancia ya que, como explicaba Luis Sarmiento, en una carta escrita a Su Majestad, y fechada en 1540: “La mar era tan larga que aunque se armasen mil naos era por demás pensar de poder estorbar que los franceses no enviasen sin armada a donde quisieren...”

Queda suficientemente claro que, pese a que su lugar habitual de vigilancia eran las costas andaluzas, lo que al Rey y a los comerciantes le interesaba no era tanto la defensa de Andalucía como la protección de la Carrera de Indias que tan importantes

ingresos suponían para las arcas reales y para los bolsillos de los sufridos comerciantes. De manera que el objetivo que justificaba su creación lo podemos resumir en una frase que aparece en uno de los documentos de la época, es decir, “para que limpien de corsarios la costa y los resistan y ofendan y nuestros súbditos naveguen con seguridad...”

Sin embargo, desde poco antes de mediar el siglo encontramos algunas reformas en esta armada. Aunque se seguía financiando a través de la avería cada vez más se le encomendaban no solo tareas de vigilancia del oeste peninsular sino de todas las rutas de la Carrera de Indias. Por ese motivo tiende a cambiar su denominación y desde mediados de siglo se suele designar con el nombre de Armada Real del Océano. Ya en 1549 se ordenó que la Armada Guardacostas se partiese en dos, tres embarcaciones debían quedarse custodiando las costas occidentales mientras que los seis buques restantes debían ir, al mando de Diego López de las Roelas, a La Española.

Desde 1567 se le llama con frecuencia Armada Real de la Guarda de la Carrera, iniciando una nueva etapa en la que con frecuencia se adentraba en la protección de las rutas de la Carrera de Indias colaborando, incluso, con la Armada del Caribe en la defensa de las costas indianas. Precisamente en este año se aprestó una gruesa armada, en este caso y excepcionalmente financiada de las arcas regias, al mando de Pedro Menéndez de Avilés, destinada a proteger las rutas de la Carrera.

Inicialmente su actuación anual se daba por finalizada en la temporada invernal. Esta parada estacional estaba establecida desde los tiempos de los fenicios, continuando dicha práctica al menos hasta el siglo XVIII. Pero este carácter temporal fue remitiendo con el paso de los años ya que cada vez más los

corsarios, dado su progresivo conocimiento de los océanos, se decidían a continuar sus ataques en la fría y tempestuosa estación hibernal. Habida cuenta de esta realidad la Corona tomó conciencia y, en 1536, ordenó al juez de la Armada que no la desmantelara en la estación fría, pues los corsarios "no dejaran de seguir lo que han comenzado..." Y precisamente, este año de 1536 fue el primero en el que la Armada Guardacostas de Andalucía no se desmanteló en la estación invernal, continuando su labor de custodia de las costas del suroeste peninsular.

D. EL PROBLEMA DE LA ARTILLERÍA

Aunque se tienen noticias del uso de piezas de artillería en tierra al menos desde el siglo XII, su utilización en los navíos hay que retrasarla hasta el siglo XIV. Según el historiador Ricardo Cerezo ya en el combate que enfrentó a la armada cántabra con la inglesa en la isla de Guernsey en 1342 las usaron ambas escuadras. Lo cierto es que desde esta última fecha la defensa en el mar sólo estuvo garantizada con la presencia de piezas de artillería en los buques. Sin embargo, a lo largo de varios siglos esta artillería, fabricada en hierro y en bronce, fue un producto si no de lujo sí al menos muy costoso. Pues bien, una de las más graves carencias que padeció la Armada Guardacostas de Andalucía fue, sin lugar a dudas, la artillería y munición según se puso de manifiesto a lo largo de toda su andadura. Esta realidad se debía a dos causas fundamentalmente: primero, a que la demanda fue siempre mayor a la oferta, y, segundo, a que buena parte de ella debía ser traída de Europa o de las ferrerías de Guipúzcoa y Vizcaya, por lo que llegaba a Sevilla en poca cantidad y a muy elevados precios. No debemos olvidar que aunque en Sevilla tenían cierta tradición los talleres de fundición, no es menos cierto que en los tiempos del descubrimiento su producción era absolutamente insuficiente para abastecer a los

navíos de la Carrera de Indias. Y los documentos que aluden a la escasez crónica de cañonería en la Sevilla del quinientos son innumerables. Así, por ejemplo, resultaba prácticamente imposible vender en los puertos andaluces un navío si no estaba bien provisto de artillería porque de no ser así el nuevo propietario “no encuentra en toda esta tierra artillería para el navío comprado”. Ya en la temprana fecha de 1523, cuando apenas llevaba la Armada dos años de actividad, el conde de Osorno, a la sazón juez de ella, escribió al Rey lamentándose de que “la mayor falta que tenemos es de buena artillería”. Hasta tal punto llegó a ser crítica la situación que el César ordenó al mencionado juez que no hiciese ningún gasto en la Armada hasta que no se tuviese la completa certeza de que habría la artillería necesaria, porque, de lo contrario, los gastos serían en balde.

Por otro lado, la artillería de bronce era muchísimo más provechosa, sin embargo, resultaba muy difícil conseguirla cuando ni siquiera era fácil obtenerla de hierro. En un manuscrito de la época se entrevé perfectamente esta situación, advirtiendo que “en esta tierra toda no la hay ni aun de hierro para ir bien aparejadas, cuanto menos si se quiere buscar de bronce...” Debido a su coste, la tripulación cuidaba con celo tanto la artillería como la jarcia hasta el punto de que, si alguna pieza caía al río Guadalquivir, o incluso a aguas marinas poco profundas, se intentaba por todo los medios recuperarla. En este sentido, conocemos la existencia de auténticos equipos de submarinistas especializados en recoger la artillería de los fondos de los ríos, como ocurría en Sevilla, donde un grupo de personas se dedicaban a extraerla de todo el trayecto navegable del río Guadalquivir.

En general, la solución más frecuente a este problema solía ser siempre la misma, es decir, pedirla a todos los capitanes que

tuviesen sus navíos en los puertos de Andalucía, bien, bajo la promesa de una futura gratificación, o bien, pagándoles una cantidad por cada día de utilización. En caso de que no se consiguiesen las piezas necesarias para pertrecharla la Corona solicitaba ayuda de los señores de la alta nobleza para que la prestasen. Así, las peticiones a los duques de Medina-Sidonia, de Arcos, de Béjar y a los marqueses de Ayamonte y de Tarifa fueron continuas a lo largo de la primera mitad de la centuria. Ya en 1522 se solicitó a la alta nobleza andaluza,¡ que prestase todas las piezas de artillería que pudiese, pues “había mucha falta para la Armada”, reiterándose la misma petición en los años posteriores. En otra armada de averías que se hizo en 1535 nuevamente se le solicitó la artillería al duque de Medinaceli y a los marqueses de Tarifa y Ayamonte. A su regreso a Sanlúcar o a Cádiz el Rey tenía mucho cuidado en devolverla íntegra, con vistas a que los prestamos se sucediesen siempre que fuese necesario. En el caso de haber perdido alguna pieza se indemnizaba su valor inmediatamente, bien de los fondos de la avería, o, en caso de que no fueran suficientes, de la Real Hacienda, como ocurrió precisamente en 1538.

Tampoco el salitre, tan necesario para fabricar la pólvora, era muy abundante, por lo que la Corona se reservó para sí su explotación. Pero era tanta su demanda desde todos los rincones del Imperio que a veces era la misma flota de las Indias o la Armada Guardacostas la que se encontraba sin posibilidades de abastecimiento. Así, por ejemplo, en 1537, el Rey tuvo que recurrir, como solución extrema, al salitre de Carmona, por lo que ordenó al corregidor de esta localidad que no pusiese impedimento alguno para que se sacase de su término, porque “había mucha necesidad para la Armada que se había de proveer para la guarda de las costas andaluzas”.

Como es sabido, el salitre que abastecía a las armadas y a las flotas de las Indias procedía, al menos en esta primera mitad del siglo XVI, de Andalucía oriental, no obstante, su lejanía hacía que no siempre llegase en las condiciones y en la cantidad requerida. El salitre de Carmona era, en cambio, de mejor calidad pero más escaso motivo por el cual sólo se extraía de estos yacimientos en caso de extrema perentoriedad.

Igualmente necesarias y escasas eran las ballestas, los arcabuces y las demás armas utilizadas para pertrechar los buques de guerra, hasta el punto de que, frecuentemente, había que recurrir al alquiler de ellas por el tiempo que durase la Armada. A la vuelta, se procedía al pago de su alquiler así como al abono completo de aquellas que hubiesen sufrido algún deterioro o hubiesen quedado inservibles.

E. LA TRIPULACIÓN: LOS CAPITANES GENERALES

En esta escuadra sirvieron toda la gama de oficios que se usaban en las demás flotas y armadas del momento. Según el cronista Alonso de Chaves, para que una nao fuese suficientemente tripulada debía contar, además de con marineros, grumetes, pajes y lombarderos, con los cargos siguientes: un maestre o capitán, un contramaestre (lugarteniente del primero), un piloto, un escribano, un despensero, un carpintero y un calafate.

Empezando nuestro análisis por la más alta jerarquía de la armada, es decir, por la figura del capitán general, debemos decir que su nombramiento correspondía exclusivamente a la Corona, salvo en contados casos en que explícitamente se delegó esta facultad en el juez de la Armada, bajo el asesoramiento de los tres diputados de mercaderes.

A la hora de proceder a su elección, se tenían en consideración aspectos como su experiencia en el mar, su condición de noble y sus valores morales. Así, era condición casi imprescindible que el candidato fuese, al menos, hidalgo como lo fueron todos y cada uno de los capitanes generales que tuvo la Armada Guardacostas de Andalucía en el período cronológico por nosotros analizado. Esta circunstancia no era privativa de la Armada andaluza sino que era normal que los altos mandos de todas las flotas y armadas, al menos en la decimosexta centuria, perteneciesen como mínimo a la baja nobleza. Así, por ejemplo, en unas instrucciones referidas a la Armada Real de Galeras, aunque perfectamente extrapolables a la que ahora estudiamos, se pedía que las altas jerarquías fuesen de alto linaje y a ser posible pertenecientes a alguna orden militar. Esta escrupulosa selección de hidalgos y caballeros se hacía bajo un pensamiento muy propio del Antiguo Régimen. A los nobles se les presuponía un sentido del honor y de la honra muy superior al del estamento plebeyo. Se deducía de ello que la persona de alcurnia tenía mucho más que perder que el simple pechero, nada más y nada menos que un bien tan preciado como su honra y la de su familia. Por ello se le presuponía siempre más inclinado a morir defendiendo su honor que a huir. De hecho, según Veitia Linaje, era frecuente que los generales de la armada realizaran, en un solemne acto público, un pleito de homenaje en el que juraban que perderían sus vidas antes que rendir los navíos que Su Majestad les encomendaba.

Eran igualmente preferidos los solteros o aquellos que tenían un hábito de alguna orden militar, como fue el caso de Alonso de los Ríos, que estuvo a cargo de esta armada durante algunos años, y era caballero de la Orden de Calatrava.

Los capitanes generales eran los máximos responsables en el mar de la Armada y ostentaba la máxima autoridad. Sin embargo, sus decisiones estaban más relacionadas con lo militar, dejando la decisión de los asuntos náuticos en manos del piloto. Además, cada capitán contaba con una tripulación de su confianza, hasta el punto de que, en ocasiones, cuando se les destituía también la tripulación quedaba relevada. Esto le ocurrió a Simón Lorenzo, en 1537, que por motivos personales se negó a ir con su navío escoltando a Blasco Núñez de Vela y le embargaron la carabela “y pusieron otra gente”. En cuanto a los capitanes de los navíos de la Armada, podemos decir que estaban a las órdenes directas del capitán general, el cual los podía deponer en caso de incumplir sus instrucciones. Eran nombrados comúnmente por el juez y por los diputados de mercaderes, aunque la decisión final estaba siempre sujeta a la aceptación del candidato propuesto por el capitán general de la Armada.

En este sentido, se expidió, en 1536, una real cédula al juez de la Armada ordenándole “que los capitanes particulares se nombren a contento del capitán general Sancho de Herrera y que ninguno sea capitán de nao de su propiedad...”. Entre estos oficiales que estaban bajo el mando del capitán general, el que viajaba en la nao “almiranta”, se le denominaba “capitán almirante” y era el segundo mando en gradación. Este, tenía la obligación de ponerse al frente en aquellas ocasiones en que le ocurriera un infortunio al capitán general o su nave se separara de las demás.

En cuanto al salario que cobraban por sus servicios los capitanes generales era muy oscilante, pues, dependía tanto de “la calidad de sus personas”, como del riesgo de la expedición, según se especifica en las instrucciones del Rey al juez de Armada y a los oficiales de la Casa de la Contratación. El salario medio diario entre

1522 y 1559 fue de 1.359 maravedís diarios. El sueldo se contabilizaba por días exactos de servicio y no por anualidades o mensualidades. Este estipendio abarcaba desde el mismo momento del nombramiento -no desde la partida- hasta el día en que se ordenaba el desmantelamiento de la Armada.

En general, los capitanes manifestaban frecuentemente sus quejas por los bajos honorarios que percibían, en relación a "lo mucho que arriesgaban sus vidas". En este sentido, sabemos que el capitán Juan López de Archuleta se negó a ir, en 1539, a las Azores con su galeón por un ducado diario que le pretendía pagar el juez de Armada, solicitando un mínimo de seiscientos maravedís diarios como condición para aceptar el puesto. Al final se debió conformar con unos cuatrocientos maravedís diarios.

F. LA TRIPULACIÓN: MARINEROS, SOLDADOS Y ARTILLEROS

La característica básica de los marineros y de los soldados que se enrolaron, tanto en la Armada Guardacostas de Andalucía como en las armadas y flotas indianas, fue su baja extracción social ya que, en el siglo XVI, la navegación se consideraba un negocio "desesperado y espantoso". Las personas que se enrolaban lo hacían por necesidad extrema o por codicia. No tiene nada de particular que muchos huérfanos o niños con progenitores conocidos pero que no podían alimentarlos empezasen como pajes para luego ascender a grumetes y a marineros. La mayor parte de la marinería tenía un pasado sórdido, pues como escribió Pablo Emilio Pérez-Mallaína, era el último recurso para campesinos que, tras haber emigrado a las ciudades costeras, no habían podido labrarse un porvenir, y también para los componentes de los estratos sociales más humildes de los grandes núcleos urbanos, de los cuales Sevilla era el más representativo". Como luego veremos, su

salario, ligeramente superior al de un campesino de Castilla, era uno de los incentivos que tenían para alistarse. Por tanto, lo que los animaba a enrolarse era básicamente su penuria económica, y en mucha menor medida su tradición marinera y su afán de aventuras.

La dotación humana de esta escuadra fue por lo general escasa, mal retribuida y poco preparada. Dado los escasos salarios, los marineros mínimamente cualificados preferían enrolarse en las armadas y flotas de Indias que quedarse, por bastante menos estipendio, en la Guardacostas de Andalucía. Una prueba de la escasez de marineros que había es el memorial que, en 1535, dirigieron los oficiales de la Casa de la Contratación de Sevilla a Carlos V en el que le informaron que muchos armadores solían llevar grumetes negros en sus navíos "porque no encuentran los marineros que han menester en toda la región". Incluso llegaron a solicitar del monarca que diese legalidad a la situación de estos bisoños lo cual fue aceptado por el Rey con ciertas reservas, pues quería evitar que sirviese de excusa para llevar ilegalmente negros a las Indias. Así, por una real cédula autorizó a que en cada navío, tanto particular como de la Armada Guardacostas, pudiesen ir un máximo de tres grumetes negros, siempre que los patrones y capitanes diesen una fianza de seis mil maravedís por cada uno de ellos que garantizase que no los venderían al primer comerciante que encontrasen en los puertos a los que arribasen.

Una vez manifestada la intención de aprestar la Armada, el reclutamiento se realizaba notificando a los alcaldes ordinarios de los principales puertos andaluces -o en su caso a los corregidores- que lo pregonasen "a tambor según y como se suele y acostumbra a hacer para las armadas nuestras..." Y estas mismas autoridades locales se encargaban de elaborar una pequeña lista con todos aquellos que habían manifestado su intención de enrolarse,

remitiéndola posteriormente al juez de la Armada para que hiciese la selección definitiva.

Continuamente el Rey recordaba a los responsables de la Armada que tuviesen muy en cuenta a la hora de seleccionar el personal que fuesen “gente de la mar”, requisito que en la práctica no pudieron exigir por la escasez de vocaciones marineras. Incluso, las autoridades locales ponían bastantes impedimentos a la hora de consentir la marcha de vecinos. Por este motivo, las autoridades regias remitieron en numerosas ocasiones cartas a los corregidores para que no se pusieran impedimentos en el proceso de reclutamiento. Así ocurrió en 1536, cuando los corregidores, gobernadores y asistentes de las distintas ciudades, villas y lugares de Andalucía donde se llevaban a cabo los alistamientos recibieron la orden de que no se pusiese ningún tipo de impedimento “porque en la dicha Armada hay necesidad de algunas gentes que hayan seguido la mar y esa la habrá en esas dichas ciudades, villas y lugares mejor que en otras partes...”

La inmensa mayoría de los que se alistaban en la Armada procedían de los puertos y ciudades de Andalucía Occidental, según el orden decreciente que exponemos a continuación: Sevilla, Cádiz, Jerez de la Frontera, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda. Pese a todo, no contamos con documentación suficiente como para establecer porcentajes exactos del origen geográfico de los marineros.

No obstante, también había tripulantes originarios de otras regiones españolas entre los que debemos mencionar, por su trascendencia, a los vizcaínos. Estos vascos tenían fama de ser marineros experimentados, por lo que suponemos que debieron ser preferidos con respecto a los naturales de otras regiones de menos tradición marinera. De hecho, en 1537, se solicitaron marineros

vizcaínos para la nueva Armada que se hacía para proteger las costas del sur peninsular, pues “son los que siempre han ido en estas armadas y es la gente que conviene para que ande a buen recaudo el Armada que ahora Vuestra Majestad quiere que se haga...”

Dada la baja extracción social de la tripulación y, a veces, su falta de profesionalidad, se producían desmanes y robos, tanto en el transcurso de la travesía, como en sus desplazamientos hasta los puertos de embarque. De forma que, en 1523, el Rey pidió que se castigara a los marineros de la Armada Guardacostas de Andalucía porque “no han cumplido el plazo que con el sueldo se contrató y se han ido a señoríos de Andalucía y Granada, y han hecho cosas muy feas durante su estancia en la Armada”. Además, ya en las instrucciones dadas a los encargados de llevar a cabo los reclutamientos, previendo posibles desórdenes, se les pidió que los enviasen al puerto de partida en distintos días “para que la gente no venga junta ni de manera que puedan hacer daño”.

En lo que concierne al número de tripulantes por navío debemos decir que, pese a que algunos marinos experimentados afirmaban que lo idóneo era que por cada tonelada fuese un hombre, lo usual era que en los navíos de cien toneladas viajasen unas treinta personas. Su número crecía paralelo al aumento del tonelaje de forma que lo normal era que las embarcaciones de doscientas toneladas estuviesen tripuladas por unas cincuenta personas.

La remuneración tenía un doble origen, a saber: primero, un salario fijo por cada día que permaneciesen en la Armada, contados desde el mismo momento en que fueron reclutados en su punto de origen. Y segundo, una recompensa informal que se extraía del botín que consiguiesen en los navíos corsarios capturados y determinadas cantidades que se ofrecían a los más valientes. El

salario medio, en la primera mitad de la centuria, de soldado se situó en 15,8 maravedís diarios, el marinero en 19,6 y el artillero en 23,6. Este salario fue aumentando paulatinamente debido al crecimiento del coste de la vida y a la revolución de los precios en Andalucía después del descubrimiento de América. Sin embargo, la subida de los salarios fue inferior al aumento del coste de la vida. De hecho, entre 1519 y 1549, los precios se incrementaron en Andalucía más de un 78 por ciento, mientras que los salarios de los soldados, marineros y artilleros lo hicieron en un 63, un 27 y un 25 por ciento respectivamente. En cualquier caso debemos advertir que no están incluidos en los jornales los gastos de manutención que corrían, siempre, a cargo del contratante.

También distinguimos una especie de jerarquización vertical desde el soldado hasta el artillero, siendo este último el mejor pagado. Esta mayor remuneración del artillero con respecto al marinero se mantuvo en épocas posteriores, pues, en 1571, el marinero cobraba dieciocho mil maravedís anuales y el artillero veintidós mil quinientos. Esta diferencia a favor del artillero se debía a que realizaba un trabajo bastante más especializado que el marinero o el soldado. No debemos perder de vista que el artillero profesional, además de conocer el funcionamiento del arma más compleja del momento, es decir, la lombarda, debía estar también mínimamente capacitado en las artes de la marinería. En un rango inferior al de los soldados estaban los grumetes, que no eran otra cosa que “marineros jóvenes que todavía no habían llegado a alcanzar la máxima experiencia profesional”. Sus salarios eran casi irrisorios y se justificaba en el hecho de que estaban prácticamente en calidad de aprendices.

Otro de los aspectos que nos han llamado la atención es la baja retribución que percibía la tripulación de la Armada andaluza en

relación a la que recibían los que servían en las flotas y armadas indianas. Pensamos que estas diferencias se debían básicamente a la menor preparación y pericia que se les exigía a los miembros de la andaluza con respecto a los que se alistaban en las flotas de las Indias para las cuales quedaban reservados, naturalmente, los mejores profesionales. Además, dada la gran demanda de marineros para las flotas indianas estos podían presionar más para conseguir una mejora salarial. Esto fue especialmente evidente en el caso de los pilotos y maestres de Indias que elevaron tanto sus reivindicaciones salariales que la Corona tuvo que ordenar al Consejo de Indias que regulase los salarios de los tripulantes para evitar así los grandes abusos que se habían producido hasta ese momento.

Por otro lado, solía ocurrir que el sueldo no llegase en el momento convenido, motivo por el cual los capitanes, para evitar deserciones y motines, se veían obligados a abonarlos, transitoriamente, ellos mismos. Un capitán general de la Armada, Domingo Alonso de Amilibia, pagó los costos de mantenimiento y salario de treinta y seis soldados y marineros que estuvieron a su cargo durante cuatro meses, ascendiendo tan sólo el salario a más de mil quinientos reales. Igualmente, la viuda del capitán Antón Sánchez reclamó los honorarios de otros tantos marineros a los que su difunto marido mantuvo y asalarió durante los meses que fue como capitán de un navío en la Guardacostas de Andalucía.

Las demoras en el pago de las tripulaciones debieron ser tan importantes que, en 1537, el juez advirtió al Emperador que no había marinero que se quisiera alistar en la Armada Guardacostas, si previamente no se averiguaban y ajustaban los salarios atrasados, tanto de la tripulación como de los propios capitanes. La Corona, sin embargo, no pudo hacer frente a esta petición por lo

que, para contentar a todos, determinó que en las Armadas que se hiciesen en adelante, la soldada se abonase en tres pagas, siendo la primera por anticipado antes de salir de Sanlúcar de Barrameda.

Además del salario oficial existían, como ya hemos señalado, otros incentivos que estaban orientados a levantar el ardor guerrero y la entrega de los miembros de la tripulación. Por ejemplo, el capitán general Miguel de Perea solía ofrecer, momentos antes de entrar en combate, cincuenta ducados a repartir entre los tres primeros miembros de la tripulación que entrasen en el barco enemigo. Esto era bien visto, e incluso fomentado, por las autoridades que eran conscientes de su eficacia, hasta el punto de que en las instrucciones dadas al capitán Juan de Lalo se le recomendó que a los tres primeros que abordasen el navío enemigo se les recompensase con trescientos pesos de oro de las arcas reales para "levantar de esta manera la moral necesaria para ganar las batallas".

Otro de los alicientes económicos que se le ofrecía a la tripulación era el reparto del botín. Lo normal en otras armadas era que la Corona obtuviese para si tres quintas partes, como se estableció en el asiento que se hizo con el sevillano Rodrigo de Portuondo, capitán de la Armada Real de las Galeras de España. Sin embargo, este porcentaje tan alto debemos explicarlo aludiendo a que era la propia Corona la que sufragaba los gastos de dicha Armada. Evidentemente en el caso de la Armada Guardacostas de Andalucía, que era financiada como hemos dicho por los comerciantes, era excesiva dicha cantidad por lo que fue frecuente que la Corona se llevase tan sólo una quinta parte del botín y que además lo destinara a aumentar los fondos de la avería.

La promesa de botín era utilizada por las autoridades para justificar los bajos salarios e incluso para proponer recortes, como

ocurrió en 1538. No obstante, los altos mandos fueron contundentes al informar que la tripulación no aceptaría tal disminución en la paga porque “saben que lo que acá se puede tomar a los franceses es pobreza”, motivo por el cual la Corona optó, finalmente, por desistir de sus propósitos.

No obstante, y muy a pesar de lo que decían los capitanes, lo cierto es que los botines solían ser importantes, y dado los míseros salarios registrados debió ser el aliciente importante a la hora de tomar la decisión de alistarse en la Guardacostas. La Corona era la primera interesada en que su veedor le informara puntualmente de todo el botín arrebatado para proceder al cobro de la parte que le correspondía legalmente. En el apelativo “botín” no sólo se incluían los cargamentos, navíos y artillería que se tomasen al enemigo, sino, también, los rehenes cuyo destino no era, por supuesto, la muerte sino su liberación, previo pago de un rescate. Antes de llegar al precio final de todo rescate se establecía una interesante puja entre cautivos y capitanes hasta llegar a un acuerdo medio entre las aspiraciones del vencedor y las posibilidades económicas del vencido. En un memorial del Consejo de Indias se decía a este respecto lo siguiente:

> “Al Consejo parece que estos franceses de derecho no tienen pena de muerte ni mutilación de miembro ni se pueden tomar por esclavos y que cuando hay guerra entre dos príncipes cristianos los que de la una parte a la otra se cautivan, sólo se pueden tener presos y echar sobre ellos alguna talla que según la calidad de sus personas puedan pagar y que se puedan servir de ellos como de siervos ni tratarlos inhumana ni cruelmente...”

De forma que, en el siglo XVI, encontramos multitud de rescates de corsarios que habían sido cautivados por la Guardacostas de Andalucía. Sirva de ejemplo lo ocurrido en 1537, cuando un grupo de corsarios, formado por treinta y cinco hombres y cinco o seis muchachos, se redimieron de su cautiverio por mil quinientos

ducados. Sin embargo, las disputas antes de llegar al precio definitivo fueron largas pues los franceses sólo prometían pagar, en principio, mil ducados mientras que los españoles solicitaban el doble. Al final, una vez comprobadas las posibilidades reales de los enemigos capturados, se acordó fijarla, definitivamente, en mil quinientos ducados que fueron repartidos entre la tripulación, haciendo distintas partes según el cargo que cada uno ostentaba.

Será ya en la segunda mitad del siglo XVI cuando las liberaciones de cautivos se hagan de una forma más "oficial" con la creciente importancia que adquirieron las instituciones, tanto laicas como seglares, dedicadas a la liberación de estos cautivos.

3. LA ARMADA REAL DE LAS GALERAS DE ESPAÑA

La defensa de la costa mediterránea española y en particular del sureste peninsular se procuró mediante una Armada Real. Llama la atención que tras la conquista de Granada esta escuadra recibiese el nombre de Armada Real del Reino de Granada, poniendo de manifiesto que, tras la conquista del reino Nazarí, pervivió su personalidad político-administrativa. Sin duda, su integración dentro del reino de Castilla debió ser lenta. Progresivamente, conforme avanzaba la centuria decimosexta, dejó de aparecer esta denominación para adoptar el de Armada Real de las Galeras de España. Una escuadra que estuvo muy bien dotada de recursos materiales mucho más, por ejemplo, que la Guardacostas de Andalucía pese a que sobre ella recaía la defensa de las flotas de Indias en las costas occidentales de la Península.

A. ORIGEN Y ORGANIZACIÓN

Como es bien sabido, la proyección mediterránea del Reino de Aragón hunde sus raíces en la Edad Media. En cambio, Castilla, se mantuvo al margen de esta política prácticamente hasta la incorporación a su Corona del antiguo reino Nazarí. Efectivamente, desde el mismo momento en que Castilla decidió conquistar e integrar en su territorio el reducto musulmán del sudeste peninsular se vio obligada a entrar de lleno en la política mediterránea. Al parecer, ya durante la Reconquista hubo una pequeña Armada Real patrullando por las costas reconquistadas del litoral sur. Asimismo, sabemos que ésta tuvo una gran importancia estratégica en la conquista del Reino Nazarí, al evitar la posibilidad de que hubiese contactos o ayudas externas, tanto magrebíes como turcas.

Después de 1492, una vez finalizada la Reconquista, se decidió no desmantelar la escuadrilla, por dos motivos: uno, porque se utilizó en un primer momento para trasladar a los musulmanes granadinos al norte de África. Y dos, porque los mismos musulmanes expulsados instigaron y patrocinaron ataques piráticos contra la costa sudeste peninsular, arreciando estos durante la última década del siglo XV y la primera mitad del XVI. Hasta tal punto fue intensa la presión ejercida por los corsarios en estas fechas que algunos contemporáneos creyeron que los musulmanes iban a reconquistar Granada.

Así, pues, los orígenes de esta Armada se remontan a aquella flotilla que, durante la Reconquista, patrulló las aguas del Estrecho. Sin embargo, esta armada tal y como se concibió después de 1492, fue planeada por el secretario del Rey, Hernando de Zafra, quien a su vez tomó la idea de un memorial, redactado en 1484 por Diego de Vera.

Deteniéndonos en lo concerniente a su denominación debemos advertir que hemos unificado sus distintos nombres, algunos de ellos muy dispares. De hecho, en unas instrucciones de principios del quinientos se denominaba como “Armada de la guarda de las costas del Reino de Granada y Andalucía”. En el asiento tomado con Bazán, el 9 de junio de 1533, se la designaba como “Armada de la Guarda de las costas de España”. Asimismo, en ocasiones también la encontramos citada como “Armada del Estrecho”, tomando, pues, como nombre, uno de los accidentes geográficos más importantes de su ruta. Finalmente, diremos que durante mucho tiempo, sobre todo desde el segundo tercio de la centuria, se conoció sencillamente como la “Armada de las Galeras de España”. Hemos respetado este último nombre porque, aunque no era del todo preciso porque no era la única armada de galeras que había en España, sí que es cierto que es la denominación que encontramos en más ocasiones.

Por otro lado, era una Armada española porque su misión excedía con creces los límites del antiguo reino granadino, salvo en los primeros años en los que su misión primordial fue la defensa de las costas del sureste peninsular. La invernada la solía pasar en puertos tan dispares y distantes entre sí como Cartagena, Barcelona, Sevilla, Génova, Nápoles o El Puerto de Santa María que, al parecer, reunía muy buenas condiciones de seguridad.

Por otro lado, Ramón Carande ha advertido de la necesidad de cuidar y limitar la utilización del concepto de Armada Real, alegando que los navíos no eran propiedad de la Corona sino arrendados. Sin embargo, nosotros, en el caso de esta escuadra, no albergamos ninguna duda sobre su carácter regio, por varios motivos que exponemos a continuación: primero, porque, como veremos en páginas posteriores y al contrario de lo que se había creído, la

mayor parte de las galeras utilizadas en esta Armada eran de propiedad real. Y segundo, porque a diferencia de otras armadas, como la Guardacostas de Andalucía, que la financiaban los comerciantes, ésta era sufragada íntegramente con fondos regios.

El que ostentaba la capacidad última de decisión sobre ella era obviamente el Rey, quien delegaba su organización directamente en el capitán general, a través de un asiento que solía ser anual o bianual. En algunas ocasiones el Rey facultaba al capitán general del reino de Granada para que supervisase los preparativos de la Armada. Eso ocurrió en 1542 cuando se ordenó al conde de Tendilla, capitán general del reino de Granada, para que fuese a Málaga a “aprestar y juntar las cosas necesarias para la armada de diez mil hombres que mandamos hacer...”. También existía el cargo de pagador general de las galeras de España que en 1597 ostentaba Juan Pascual, que compartía el oficio con el de tesorero general de las salinas del reino.

En relación a la sede de la Armada debemos decir que en teoría no existía una establecida, al menos oficialmente. Pese a ello, en las primeras décadas de la centuria fue Málaga su base común de operaciones y punto de partida y de regreso de la Armada. En este sentido, no debemos olvidar que el puerto malagueño era el más capaz de todo el reino granadino, no sólo por su importancia estratégico-militar sino también porque era el la vía de exportación de la mayor parte de la lana castellana. De hecho, desde los años finales del siglo XV fijaron su residencia en Málaga capitanes generales como Garci López de Arriarán. Algunos de estos mandos navales, aprovechándose de sus privilegios −como la inmunidad en causas civiles y criminales− cometieron grandes fraudes en la ciudad. Hasta tal punto fue así que, en 1494, el concejo de Málaga solicitó al arzobispo de Granada y al secretario real, Francisco de

Zafra, que situase la Armada en otro sitio. Asimismo, en noviembre de 1515 se reflejaba en las actas capitulares de Málaga un dato muy significativo: como de costumbre, se esperaba la llegada de la Armada "para se desarmar, porque ya es invierno". En otro documento, fechado en 1524, se compelía a Juan de Lira, vecino de Málaga, escribano de las galeras del reino de Granada y mayordomo de la artillería, a que renunciase a uno de los dos oficios. Se evidenciaba nuevamente la existencia de altos cargos de la escuadra en la ciudad de Málaga. Y tampoco era de extrañar este aspecto teniendo en cuenta la vinculación de este puerto con el comercio norteafricano. Málaga fue durante años el puerto desde el que se aprovisionaban las plazas españolas en el norte de África.

Sin embargo, es importante advertir que a medida que avanzaba el siglo y se diversificaban y ampliaban sus funciones pasó a fondear en muy distintos puertos españoles, e incluso, italianos. Por ejemplo, en el asiento tomado con Álvaro de Bazán, el 9 de abril de 1530, se indicó que todos los años por marzo estuviese la flota preparada "en uno de los puertos de estos reinos de Castilla y de Granada". En otro documento de principios del XVI se autorizaba a los capitanes generales a llevar la Armada a las atarazanas de Sevilla cuando fuese menester su reparación y carenado. Por otro lado, es bien sabido que algunos capitanes de la Armada, como Mosen Berenguel de Olmos, cuando no estaban de servicio patrullando por las costas del reino de Granada, solían fondear en Gibraltar, Cartagena, El Puerto de Santa María y, sobre todo, en Sevilla. Desde el segundo tercio de la centuria su abastecimiento de bizcocho y otros víveres se hacía frecuentemente de los puertos de Barcelona, Cartagena y Málaga.

En cuanto al período anual de actividad de la Armada es una temática algo controvertida. La posición tradicional ha sostenido

que, al igual que otras armadas del Imperio, se aprestaba durante las estaciones de primavera y verano para desarmarse en invierno, momento en el que la actividad naval descendía notablemente, disminuyendo así el peligro corsario. Nosotros queremos matizar doblemente esta afirmación: en primer lugar, en la mayor parte de los casos la Armada no se llegaba a desarmar sino que sencillamente fondeaba en algún puerto del litoral mediterráneo, normalmente Málaga, a la espera de instrucciones. En el asiento firmado con Álvaro de Bazán, el 8 de abril de 1532, se le ordenó a éste que durante el invierno despidiese a los cuarenta hombres menos hábiles de cada galera y que así saliese "a la mar el día que les mandaren". Queda bien claro que lo que finalizaba en invierno era su actividad militar, pero durante esos meses, lejos de desarmarse se le daban otros cometidos. Concretamente, en el invierno de 1528 a 1529 se le ordenó a Rodrigo de Portuondo que se uniese en Italia con Andrea Doria para llevar a cabo conjuntamente una acción militar. En otras ocasiones, la Armada o parte de ella, se enviaba a otros puertos de España donde se la necesitase, desde Tenerife a Barcelona e incluso Mallorca, bien como apoyó naval en algunas maniobras, o bien, transportando algunas mercancías.

En segundo lugar, el período de vigilancia de la costa era muy variable. Realmente dependía de la frecuencia de los avistamientos de naves enemigas en el entorno, así como de los rumores que circulaban sobre la presencia de corsarios. Así, por ejemplo, en 1495, estuvo desempeñando su función de vigilancia de las costas de Granada los ocho meses exactos comprendidos entre el 1 de marzo de 1495 y el 31 de octubre del mismo año. En cambio, en 1528, informados de la presencia de Barbarroja cerca de Granada, dio comienzo la actividad de la Armada en diciembre, cuando se decidió enviar desde Italia a Portuondo con ocho galeras, que

desgraciadamente fueron interceptadas por Barbarroja, hundiendo siete de ellas.

En el asiento firmado en 1530 con Álvaro de Bazán se le ordenó que estuviese en Málaga con la Armada aparejada para zarpar antes del 30 de abril. En el mismo contrato se especificó que, en los años sucesivos, debía estar preparado para finales de marzo. Mucho mas tardía fue la partida, en 1532, pues el día de la firma del asiento −el 8 de abril− se dispuso que la escuadra estuviese dispuesta para comenzar sus tareas de vigilancia en el plazo de cuarenta días. Finalmente, en el último asiento tomado con Álvaro de Bazán, y suscrito a primero de enero de 1535, se estableció que su labor daría comienzo a finales de febrero de ese año, fecha en la que expiraba el asiento anterior.

B. LA FINANCIACIÓN

La financiación corría a cargo de la Corona que curiosamente justificaba su responsabilidad en la cuestión aludiendo a la teocracia pontifical, es decir, al gobierno del mundo por Dios, a través de su representante en la tierra que era el Papa. Así, en las ya mencionadas instrucciones de la Armada de principios del siglo XVI, se decía que Su Santidad concedió esos nuevos territorios para que se preservasen de los musulmanes las fronteras cristianas. Dado el interés del texto lo extractamos en las líneas que vienen a continuación: "Que se paguen [se refiere a las galeras de la Armada] de las tercias del reino, pues, la concesión fue hecha para guarda de las Castillas que tenían fronteras a los moros".

Aun así, no siempre se financió a través de las tercias del reino, pues, en 1516, se destinaron a tal fin los veinte mil ducados que los conversos pagaban a la Corona. En cuanto al monto total de los costes debemos decir que aumentaron paulatinamente a medida

que se hacía necesario ampliar el número de buques y de hombres. Así, en 1494, se estimaba que las doce galeazas y fustas que se querían pertrechar para ir, primero a Túnez, y luego a Tenerife, costarían entre tres mil y cuatro mil ducados. Al año siguiente se apreció el coste de las cuatro fustas de la Armada que debería operar desde el 1 de marzo al 31 de octubre en unos tres millones de maravedís, es decir, poco más de ocho mil ducados. Para fechas posteriores, afirmaba Carande, que los costes medios fueron de setenta mil ducados hasta 1537, y desde esta fecha hasta 1550, de unos 20.000 ducados más.

Sin embargo, nosotros, en base a los datos aportados en los asientos de Rodrigo de Portuondo y Álvaro de Bazán, queremos matizar esas afirmaciones. Evidentemente no se podían comparar los costes de las cuatro o cinco fustas que se armaban a principios del siglo con las cuatro galeras que capitaneaba Portuondo desde 1523, ni estas últimas con las quince galeras y un bergantín que, doce años después, tuvo a su cargo Álvaro de Bazán. La escuadra de este último fue la más costosa hasta esa fecha, sencillamente porque pertrechó un número de navíos mayor. Los bergantines eran dos y estaban subvencionados por la Corona con treinta y cinco ducados cada uno, justa la cantidad que costaba el salario de los veintiséis remeros, cuatro oficiales y un patrón que formaban su tripulación. De ayuda de costa, se abonaba medio ducado por navío y mes, y finalmente, se proporcionaba medio quintal de bizcocho al mes por cada tripulante. Las galeras, dada la enorme tripulación que llevaban, costaban a la Corona quinientos ducados por navío y mes, que multiplicado por unos nueve meses de actividad militar media, resultan nada menos que 67.500 ducados. La ayuda de costa que el Rey concedía de veinticinco ducados por galera y mes suponían un total anual para todas las galeras de tres mil trescientos setenta y cinco ducados. Y finalmente, respecto al bizcocho, en el asiento de

1535 no se especificaba, pero hemos tomado como referencia la cantidad que el Rey proporcionaba a la tripulación en el contrato de 1533. Exactamente eran noventa y cinco quintales y medio por galera y mes, es decir, que hacían falta doce mil ochocientos noventa y dos quintales y medio para abastecer a las quince galeras durante toda su campaña. Para saber el coste aproximado hemos recurrido a los precios que ofrece el historiador estadounidense Earl J. Hamilton. Considerando que debía tratarse de bizcocho ordinario −y no blanco− y que su precio fluctuaba anualmente, e incluso, estacionalmente dependiendo de las cosechas y de la oferta, hemos establecido el precio medio por quintal en toda la década de los treinta, en unos 486,5 maravedís. De ahí resulta que para abastecer de bizcocho a las galeras se necesitaban nada menos que dieciséis mil setecientos setenta ducados y medio.

El coste total era de 88.689 ducados, más de treinta y tres millones de maravedís, que la Corona desembolsaba para tener protegido el flanco sudeste de la península Ibérica. Sin embargo, los gastos finales de la Corona eran muy superiores, ya que no se incluye en el total, el carenado de los navíos, la construcción de nuevas galeras para sustituir a las viejas, la pérdida y sustitución de piezas de artillería, los gastos burocráticos, el mantenimiento de la escuadra en su fondeadero, el hundimiento de barcos, etc. Por todo ello, nosotros creemos que, desde la década de los treinta, la Armada debió suponer para la Corona unos gastos totales infinitamente superiores. Aunque no tenemos los datos suficientes para establecer una cifra con las mínimas garantías científicas, no nos resistimos a aventurar una cifra real de gastos que realmente debió superar, en estas fechas, los doscientos mil ducados anuales.

Se ha afirmado que la eficacia de la Armada Real de las Galeras de España fue escasa por la falta de recursos. Sin embargo, no

debemos olvidar que esta Armada dispuso del presupuesto más amplio de todas las armadas peninsulares, incluida la Guardacostas de Andalucía que tan importante papel jugó en la protección de los navíos en el occidente peninsular.

C. NAVÍOS, RUTAS Y OBJETIVOS

El navío más utilizado fue la galera, acompañada siempre de algunos navíos menores, como bergantines o fustas. La galera era un buque ligero y veloz, propulsado por remos. Solía tener veinticinco o treinta bancos que daban cabida a unos ciento cuarenta remeros, siendo su peso de unos ochenta o cien toneladas. Uno de los problemas que tenía la utilización de este tipo de barcos es que no era fácil conseguir remeros suficientes. Decía Braudel en este sentido que en el siglo XVI no existía ni un solo país que "pudiera jactarse de disponer de todos los hombres necesarios para sus barcos". Además, como navío de carga no era muy utilizado por el embarazo que suponían los ciento cuarenta remeros que debía transportar, además de la marinería; sin embargo, sí era muy usado para acciones bélicas por su maniobrabilidad para el abordaje. Por ello, la táctica de las armadas de galeras no era nunca el hundimiento de los buques enemigos sino el abordaje, motivo por el cual llevaba poca artillería pesada.

Se ha afirmado que la mayor parte de estas galeras eran arrendadas a "grandes magnates bien pagados, que asumían la defensa del litoral". Sin embargo, no parece ser totalmente cierta esta afirmación a la luz de la documentación que nosotros hemos manejado. Ya a principios del siglo XVI se afirmaba que las cuatro galeras estaban muy viejas y que Su Majestad proveería que se hiciesen de nuevo. El documento es bien claro en lo que se refiere a la propiedad regia de los cuatro navíos, al tiempo que recomendaba

que se fomentase su construcción en los puertos granadinos, porque, según se decía, había pocos buques para poder pelear con los enemigos.

Desde 1523, en que tenemos bien documentados los asientos, primero con Portuondo y luego con Bazán, la cuestión no presenta dudas; la mayor parte de los navíos eran de propiedad regia. Así, por ejemplo, en el asiento firmado por el señor de Santa Cruz en 1530 se especificaba que de las ocho galeras de la formación, seis estaban en Barcelona y eran propiedad particular de la Corona, mientras que tan sólo dos eran aportadas personalmente por Álvaro de Bazán. Asimismo, hasta 1534 la Armada estuvo formada por diez navíos, de los que siete eran de propiedad regia. Pero, es más, al año siguiente se incorporaron a esa decena de buques cinco más, todos ellos mandados construir personalmente por el Emperador. En 1537, para reforzar aún más la Armada se firmó un asiento con Enrique Enríquez para que sirviese con tres galeras suyas a las órdenes de Bernardino de Mendoza, por una cuantía de mil cuatrocientos un ducados al mes.

La galera fue utilizada, casi siempre, acompañada de uno o dos bergantines. Y hasta tal punto fue la galera el buque predilecto que terminó incluyendo el término *galera* en su propia denominación. En el asiento suscrito con Portuondo, en 1529, se decía que siempre las cuatro galeras habían estado apoyadas por un bergantín y que, en ese momento, al estar formada por ocho galeras, debían armarse dos bergantines “para servicio de las dichas ocho galeras y para descubrir puntas y calas y dar avisos y rebatos y otras cosas que se ofrecen...”. Sin embargo, el número de navíos de esta escuadra seguía siendo deficiente al menos en comparación con las bien dotadas y pertrechadas armadas corsarias que recorrían las aguas del Estrecho. De hecho, hacia 1529 se informaba al Emperador de

que los moros tenían tal número de fustas y con tanto orden "que para los ir a buscar y no poner en ventura la armada se requieren veinte galeras bien armadas y artilladas".

Hubo un aumento paulatino, a lo largo del siglo XVI, del número de galeras, lo cual estaba en paralelo con el aumento de la presencia berberisca en las costas del sudeste peninsular. Los rumores sobre la llegada de grandes armadas enemigas a las costas mediterráneas eran reiterados y, además, en muchas ocasiones tenían fundamento. Por desgracia, muchas de estas sospechas se confirmaron, pues, de hecho, en estos años se produjeron múltiples ataques. Así, el 14 de mayo de 1532 Carlos V fue alertado de que el terrible Barbarroja estaba pertrechando "una armada terrible" de veinte navíos. Estas dramáticas previsiones no tardaron en hacerse realidad, y ocho meses después, el rey y emperador fue informado de los estragos cometidos por Barbarroja, quien echó a pique con catorce españoles dentro un navío que hacía la ruta entre Valencia y Algeciras.

Probablemente, en los años posteriores a 1535, para los cuales no disponemos de datos concretos, el número de navíos de la Armada siguió en aumento. Sabemos que en 1542 se ordenó al conde de Tendilla, capitán general del reino de Granada, que fuese a Málaga para agilizar el despacho de la Armada de diez mil hombres que se estaba preparando. Realmente desconocemos el número exacto de navíos que integró esta descomunal Armada que, a juzgar por el número de hombres, debió rondar al menos los cuarenta navíos. Sin embargo, pensamos que en esta ocasión se pensó utilizarla no sólo en la vigilancia de la costa del reino de Granada sino en alguna acción militar contra algún puerto berberisca del Magreb.

El objetivo específico de esta Armada estaba muy claro. En el propio asiento firmado por Portuondo en 1529 se especificaba que se pertrechaba “para la guarda de las costas del mar del reino de Granada y sus comarcas”. Más explícitamente en otro documento se mencionaba que fue creada “para guarda de las Castillas que tenían fronteras a los moros”. Concretamente recorría dos rutas, a saber: una, la costa del reino de Granada, desde Gibraltar al cabo de Gata; y dos, la costa del norte de África. En lo que respecta a la primera ruta diremos que obviamente era su cometido fundamental, recorriéndola de extremo a extremo más de una decena de veces al año. Sabemos que la Armada de cuatro fustas de 1495 se dividió en dos para hacer este recorrido: una, que al mando del capitán Arriarán navegó de Guadiaro a Vera, y, otra, a cargo de Lezcano que hizo la ruta inversa. Por su parte el historiador José Szmolka Clares afirmó que la Armada patrullaba las costas dividida en dos flotillas: una que hacía la ruta de Gibraltar a Almuñécar, y otra, que lo hacía de Salobreña a Vera. Si a esta división unimos el hecho de que don Ramón de Cardona, durante el tiempo que se ocupó de la Armada, solía destinar una cuarta parte de ella a custodiar la costa de Berbería, tendríamos una Armada completamente fragmentada en tres.

Nosotros no estamos totalmente de acuerdo con estas afirmaciones. En primer lugar, debemos decir que la división de la Armada para recorrer la costa fue un método completamente excepcional. Los asientos que tenemos documentados no mencionan nada sobre su posible división en dos o tres formaciones. Además, desde la década de los veinte, en que arreciaron los ataques corsarios, fue de hecho impensable porque las armadas berberiscas y turcas solían llevar un número considerable de galeras. No debemos olvidar que, aún viajando juntas ocho o diez galeras de España, solían encontrar dificultades

para abordar a unos enemigos que casi siempre viajaban en grandes grupos y bien artillados. En 1567 se aprovechó la presencia de la Armada de Génova en las costas andaluzas para disponer “dos bandas, para que la una quede en el Estrecho y la otra vaya corriendo la costa y las islas hasta Cataluña”.

En segundo lugar, la ruta costera por el oeste llegaba hasta Gibraltar, y salvo ocasiones excepcionales, no solía ser necesario ir más hacia occidente porque hasta allí llegaban las competencias de la Guardacostas de Andalucía. Sin embargo, por el este, dada la debilidad de la Armada del Levante y la de Cataluña, sí que era frecuente que los buques de la Armada Real de Galeras llegasen hasta Cartagena, Alicante, Valencia, islas Baleares y, por supuesto, al mismísimo puerto de Barcelona.

En lo referente a la vigilancia de las costas magrebíes podemos decir que debió estar incluida en las actividades de la Armada desde el mismo siglo XV. De hecho, ya los Reyes Católicos, al tomar Melilla, mostraron un interés grande por controlar el problema berberisco desde su origen. En cualquier caso, la visita de esta ruta por la Armada se debió regularizar ya a principios del siglo XVI, sobre todo a raíz de la redacción de un memorial titulado “De la guerra de allende”. En él se destacaba la importancia de completar la ruta Gibraltar-Málaga-Cartagena con la de Berbería porque “la gente de África es de tal condición que cuando no les guerrean luego vienen a guerrear donde hallan más a mano, y cuando los guerrean, dejan de guerrear y ponen su cuidado en guardarse”. Ya en 1511 se decía que el capitán Mosen Berenguel recorría pocas veces las costas de África, pese a tener obligación de hacerlo. Uno de los testigos presentados en la información realizada contra este capitán declaró también que “vio al capitán don Ramón de Cardona

ir de Gibraltar hasta Almería y hasta Cartagena, costear la costa africana e ir a Melilla”.

En definitiva, la Armada seguía de forma unificada dos rutas, a saber: una, la costa peninsular desde Gibraltar hasta Almería, prolongando en ocasiones su recorrido hasta Cartagena e incluso Valencia o Barcelona; y dos, las costas del norte de África, haciendo escala en Melilla.

D. EL ELEMENTO HUMANO: LOS CAPITANES GENERALES

El máximo responsable dentro de la Armada de las Galeras de España era, como no podía ser de otra forma, el capitán general. La Corona procuró que fuesen los capitanes generales personas de linaje y así lo recomendó en unas instrucciones dadas a principios del siglo XVI:

> “Que sean los capitanes personas de linaje y naturales de Castilla y, a ser posible, de las órdenes de Santiago, Calatrava o Alcántara, o, a lo menos, de las dos, porque no tienen hijos, ni mujer que los estorbe...”.

De esta misma idea se hizo eco Francisco López de Gómara cuando afirmó que los capitanes generales de las Galeras de España eran siempre “caballeros”. Y para animar a las personas de alto status social a incorporarse a la Armada se otorgaron numerosos privilegios y prebendas: primero, se estableció que los continos de Su Majestad que se agregasen serían “habidos por residentes en la Corte, todo el tiempo que anduvieren en las dichas galeras, para que ganen en el dicho tiempo que sirvieren su acostamiento...”. Segundo, se prometió una mejora en las encomiendas que poseyesen. Y tercero y último, se les concedió el privilegio de llevar armas por todo el reino “pese a cualquier vedamiento”.

Y efectivamente, entre los capitanes generales encontramos personas de gran linaje y prestigio social en la España de la época. Entre estos celebres capitanes hemos de destacar a Ramón de Cardona, que llegó a ostentar el título de visorrey de Nápoles y a Álvaro de Bazán, que no sólo era un personaje de alto linaje sino que llegó a ser, a decir de Ramón Carande, "uno de los marinos más eminentes de su generación". Junto con su hijo escribirían una de las páginas más brillantes de la historia naval española.

El salario de los capitanes generales fue en aumento a lo largo de la primera mitad del siglo XVI. Así, mientras Rodrigo de Portuondo cobraba doscientos cincuenta mil maravedís al año −unos seiscientos sesenta y ocho ducados−, Álvaro de Bazán percibía por el mismo servicio mil ducados anuales. En principio esta paga era muy modesta, incluso inferior a la que cobraban por aquellas fechas los capitanes generales de la Armada Guardacostas de Andalucía. Este sueldo tenía varios complementos que hacían que el cargo tuviese buenas perspectivas de enriquecimiento. Además de esto honorarios los capitanes disfrutaban de una parte del botín. El reparto del mismo se hacía de la siguiente forma: una quinta parte para la Corona, otro quinto para la tripulación, otro para el capitán general, otro para el señor del navío, y finalmente, otro para el mantenimiento de la tripulación. Sin embargo, teniendo en cuenta que la Corona solía ceder su quinto, y que el capitán general era el que daba los mantenimientos a la tripulación, lo normal es que el grueso del botín se lo quedase el capitán general. No es de extrañar que el 20 de diciembre de 1527 Álvaro de Bazán reclamara su parte de "las dos fustas de infieles que había tomado a los moros".

Pero los beneficios podían ser muchísimo mayores porque, además del sueldo, recibían una importante suma tanto por los buques que aportaban, y que la Corona les arrendaba, como por el

mantenimiento de la Armada. Así, en 1545, cuando los costes de la Armada superaba con creces los cien mil ducados, su capitán general, Bernardino de Mendoza, cobró entre una cosa y otra nada menos que treinta mil ducados. Obviamente, una parte importante de esa cantidad estaba destinada a pagar la alimentación de la tripulación −salvo el bizcocho, que lo proporcionaba directamente la Corona−, así como el mantenimiento de los navíos y, en su caso, su arrendamiento. El capitán general Rodrigo de Portuondo desembolsó, entre junio y octubre de 1525, nada menos que setenta y tres mil quinientos maravedís por el reparo y carenado de los navíos de la Armada. Al mismo capitán general lo encontramos en otras ocasiones pagando los salarios de la tripulación, como ocurrió en mayo de 1526, cuando recibió la orden de salir de Sevilla con su armada; sin embargo, la tripulación acordó no hacerse a la mar hasta no cobrar dos meses por adelantado. Estos anticipos que debían hacer los capitanes generales eran cobrados posteriormente y con intereses de las arcas reales.

Además, en ocasiones los capitanes generales aportaban también esclavos propios como remeros ya que con los condenados no había suficientes. Así, Juan de Mendoza cobró la nada despreciable cifra de cuatro mil ducados por doscientos sesenta y cinco esclavos suyos que sirvieron en las galeras de que fue capitán general entre octubre de 1562 y noviembre de 1563. Sea como fuere, lo cierto es que algunos capitanes generales aprovecharon esta circunstancia para enriquecerse ilícitamente. Garci López de Arriarán llegó a establecer toda una trama contrabandística, utilizando como tapadera a la propia Armada. Pero el caso más llamativo fue sin duda el del capitán general Mosén Berenguel de Olmos, quien, para embolsarse todo el dinero que la Corona le abonaba, tenía las galeras sin abastecimiento y mal pertrechadas. En una información presentada sobre su actuación, todos los testigos fueron unánimes

al declarar verdaderas atrocidades cometidas por su capitán. Uno de los testigos manifestó que era “vergüenza de Dios y del mundo tener las galeras tan mal aderezadas”. Al parecer, se negaba a perseguir y disparar tiros a los enemigos para ahorrar artillería, “mataba de hambre” a la tripulación, e incluso se negó a socorrer a náufragos españoles, después de haber hundido los corsarios sus navíos. Obviamente, *Mosén* Berenguel de Olmos terminó con sus huesos en la cárcel, obligándosele además a abonar veinte mil ducados de fianza.

E. EL ELEMENTO HUMANO: LA TRIPULACIÓN

Mucho más reducido era el salario de los capitanes de cada una de las galeras, estimándose en unos ciento cincuenta ducados anuales. Además del capitán, las galeras llevaban una tripulación de entre doscientas y doscientas sesenta personas, incluyendo en ese número a remeros, oficiales y a los llamados “compañeros sobresalientes”. En los primeros años del siglo XVI la tripulación rondaba las doscientas personas: ciento cuarenta y tres remeros y otras sesenta personas entre las que se incluían, diecisiete oficiales, tres lombarderos, veinte espingarderos y veinte ballesteros. Sin embargo, ya desde comienzos del siglo XVI hubo intención de aumentar la gente de galeras, ordenándose que, además del capitán y de los remeros, fuesen setenta tripulantes más.

Este número aumentó aún más desde la década de los veinte, hasta superar las doscientas personas por galera. Este incremento se basó fundamentalmente en la ampliación del cupo de la “gente de armas”. Así, los remeros pasaron de ciento cuarenta a ciento cincuenta, mientras que los oficiales pasaron de veinte a veintitrés. El cambio realmente importante lo experimentó el número de “compañeros sobresalientes” o de gente de armas que pasaron de

cuarenta y tres a noventa y dos. En el asiento de Bazán de 1530 se especificaba que debían ser noventa y dos hombres, sin el capitán, “como los hay en las guardas del Levante”. De estos noventa y dos debía haber al menos cincuenta y dos arcabuceros, poniendo bien de relieve la estrategia de las galeras que no era otra que el abordaje del enemigo.

Los remeros podían ser de distinto tipo, forzados −también denominados galeotes− o voluntarios. A algunos condenados se les conmutaba su pena por servir de remeros en las galeras y, obviamente, tan sólo eran alimentados, sin percibir ningún salario. Y dada la escasez de voluntarios, la Corona se tomaba muy en serio el cumplimiento de las condenas de estos remeros forzados. Sin embargo lo normal es que fueran asalariados, es decir, los que en la documentación se denominan como remeros “de buena bolla”. Esto se debía a que los mismos capitanes generales los preferían así para ingresar más dinero de la Corona. Los remeros asalariados, en los primeros tiempos, eran voluntarios, sin embargo, con el paso del tiempo, y dada la negativa a alistarse voluntariamente, hubieron de hacerse levas forzosas entre la población de los puertos del reino de Granada. Esta indisposición a incorporarse voluntariamente se debía al bajo salario que percibían, a los retrasos en su pago −que en teoría debía hacerse cada dos meses− y al temor a los enemigos.

Para la oficialía se prefería siempre a “personas escogidas y esforzadas y experimentadas en la guerra de la mar y sabedoras en el arte de navegar y que sepan tratar con dulzura y con rigor la gente de la galera”. Evidentemente, de la buena preparación de los mandos y, sobre todo, de su experiencia dependía el buen provecho de la escuadra. Entre la oficialía de cada navío figuraban: patrones, comitres, alguaciles, calafates, barberos o cirujanos y, por supuesto,

un capellán. El sueldo de estos iba desde los siete ducados al mes que cobraba el patrón al ducado y medio que percibía el capellán. Especial esmero se ponía en seleccionar al comitre que a la sazón tenía encomendada la difícil tarea de controlar a los remeros, siempre dispuestos a impulsar altercados cuando no estaban contentos con sus condiciones de vida o con su remuneración. Finalmente, los remeros, si eran asalariados, cobraban la ínfima cifra de ciento doce maravedís y medio al mes, es decir, ni siquiera cuatro maravedís diarios.

En general hemos de hablar de unos salarios muy cortos para toda la tripulación, lo cual era una realidad generalizada en todas las armadas y flotas de la España moderna. De hecho la navegación, en palabras de Pérez-Mallaína, se consideraba un negocio “desesperado y espantoso..., el último recurso para campesinos que, tras haber emigrado a las ciudades costeras, no habían podido labrase un porvenir, y también para los componentes de los estratos sociales más humildes de los grandes núcleos urbanos...”. Para hacernos una idea, un calafate, un cirujano o un lombardero de la Armada de Galeras ganaba unos treinta y un maravedís diarios, mientras que, según Hamilton, un jornalero valenciano ganaba entre 1501 y 1550 una media de treinta y tres con seis maravedís al día. Los remeros ganaban, pues, un sueldo ocho veces inferior al del mencionado jornalero de Valencia. Se explica así porqué los remeros debían ser reclutados forzosamente mediante levas.

F. VALORACIÓN FINAL

Hay cierta unanimidad por parte de los historiadores en afirmar el balance negativo de esta Armada. Cerezo Martínez afirma que fue relativamente ineficaz porque los corsarios estuvieron en todo momento informados de sus movimientos. Y no le falta razón, pues,

por ejemplo, en 1540, antes de acometer Gibraltar se informaron de dónde estaba la Armada Real de Galeras. Tras enterarse que estaban en “Levante y que a estar muy cerca estarían en Cataluña” procedieron al ataque. El profesor López de Coca no es menos crítico cuando afirma que “sus fracasos superaban con creces a sus éxitos”. Y finalmente José Szmolka afirma que fue bastante incompetente debido a dos causas: una, a la falta de recursos que hacía que fuesen siempre en inferioridad de buques y mal pertrechados; y dos, porque los mismos granadinos avisaban a los corsarios, que atacaban puntos no vigilados.

Nuestra impresión es que estas opiniones son excesivamente críticas. Es cierto que hubo momentos, sobre todo en los primeros años, en los que los capitanes generales abusaron de sus poderes, defraudaron y hasta se enriquecieron ilícitamente. Casos como los de Ramón de Cardona o Mosen Berenguel de Olmos ilustran perfectamente esta situación. Sin embargo, cuando el peligro corsario arreció, se pertrecharon armadas bien dotadas, de hasta diez y quince galeras, acompañadas por navíos menores. Conocemos algunas derrotas infringidas por los enemigos a esta escuadra, pero también muchos éxitos. Entre ellos, por citar un caso concreto, la difícil victoria de la Armada de Bernardino de Mendoza, en 1540, en torno al mar de Alborán, sobre la escuadra de Caramami, antiguo esclavo de las galeras de España al servicio de Barbarroja que venía de atacar el puerto de Gibraltar. Y también es importante destacar el alto grado de disuasión que esta escuadra ejerció sobre los corsarios berberiscos y turcos. Desde la década de los veinte, la escuadra dispuso de importantes recursos, sin comparación eso sí con los que disponían las Armadas del Levante, la del Cantábrico o la Guardacostas de Andalucía. No olvidemos, por ejemplo, que esta última, que tuvo la responsabilidad de la defensa de los navíos que retornaban de América repletos de

mineral precioso, dispuso de una media de cuatro navíos, no superando en ninguna ocasión las seis embarcaciones en toda la primera mitad de la centuria.

4. LA ARMADA GUARDACOSTAS DEL LEVANTE

En estas líneas quisiéramos comentar aunque sea brevemente el caso de la cuarta armada peninsular, es decir, la Guardacostas del Levante. Es muy escasa la información de que disponemos, aunque lo suficiente como para afirmar su existencia en el siglo XV y su pervivencia de forma precaria e irregular en la centuria siguiente. Así, si bien es cierto que durante el siglo XV las galeras de Valencia tuvieron como cometido vigilar la zona del estrecho de Gibraltar no es menos cierto que en el quinientos fue la Armada de Galeras la que se desplazaba con frecuencia hasta los puertos del reino de Valencia, en un intento por disuadir a los berberiscos de sus ataques en la zona.

Desconocemos la fecha exacta en la que se formó esta escuadra. Sí sabemos, en cambio, la existencia intermitente de una pequeña escuadra de tres o cuatro galeras en Valencia con el objetivo de proteger las costas de los ataques corsarios. A mediados del siglo XVI, y concretamente el 13 de mayo de 1550, el virrey de Aragón escribió una misiva al concejo de Alicante para que estudiasen la financiación de una “armada y guarda de mar del reino de Valencia” que tendría su base de operaciones en el citado puerto.

El 23 de junio de 1551, escribía el César a su hijo Felipe II que, conforme a lo establecido en las Cortes de Monzón, se dispusiese el apresto de “algunos bajeles para la guarda de la costa de Valencia y

Cataluña". No se trató realmente de una armada levantina, sino de dos galeras que, financiadas a través de los derechos de la seda, se establecieron en Valencia, y otra que se pertrechó en Barcelona para proteger la costa catalana.

No podemos hablar, pues, en todos estos años de la existencia de una Armada Guardacostas del Levante, porque la presencia de galeras en la defensa de las costas valencianas fue esporádica e inestable. Unas décadas después, disponemos de alguna referencia ocasional que nos habla de la existencia de una precaria armada levantina. Así, por ejemplo, sabemos que ocho de los navíos perdidos en el desastre de la Invencible en 1588 pertenecían a la Armada del Levante. La información, aunque extremadamente escueta, nos confirma la existencia, siquiera ocasional, de esta armada en las últimas décadas de la centuria.

Pero su trayectoria debió ser tan frágil e inestable que, desde 1596, se planteó la necesidad de que la Generalitat de Valencia pagase una escuadrilla permanente de cuatro galeras. Obviamente, su cometido específico sería la defensa costera de las costas levantinas. Sin embargo, la muerte de Felipe II frustró este nuevo proyecto. Las gestiones se retomaron, no con mucho más éxito, a partir de 1601.

5. LA ARMADA GUARDACOSTAS DE CATALUÑA

Ni que decir tiene que la costa catalana y en especial el puerto de Barcelona jugaban un papel fundamental en el comercio y en la navegación entre España y las costas italianas. En el puerto barcelonés se ubicaban uno de los más activos astilleros de toda la

Península, donde se construyeron muchas de las galeras que abastecieron las armadas y las flotas comerciales españolas. No olvidemos que Barcelona tenía al alcance de su mano un elemento cada vez más escaso en las zonas costeras europeas, la madera. Se abastecía de pinos y de robles del Pirineo catalán que se consideraban de una calidad excelente para la construcción de galeras. Así, por ejemplo, el 27 de marzo de 1528 se dispuso que se condujese abundante madera a las atarazanas de Barcelona porque el Emperador había mandado construir allí nada menos que medio centenar de galeras. Tan solo dos años después se aprestaron seis galeras y se mandaron entregar al capitán general de la Armada Real de Galeras Álvaro de Bazán. Y ya, hacia 1568, se dio la orden para que la galera real que se iba a construir para la batalla de Lepanto se realizase en Cataluña porque el pino catalán es "el mejor leñamen que en Asia, África y Europa se halla…"

Probablemente sus astilleros fueron languideciendo a lo largo de la centuria de manera que hacia 1594 se buscaba un nuevo maestro mayor de las Atarazanas de Barcelona que conociese las destrezas del oficio y enseñase a otros. Una carta dirigida por Felipe II a Juan Andrea Doria, el 10 de septiembre de 1594, no tiene desperdicio en ese sentido:

> "Para que la fábrica de las galeras que se hacen en el atarazana de la ciudad de Barcelona se haga más acertadamente como conviene y se enmienden las faltas que algunas de las que hasta aquí se han hecho han tenido, os encargo y mando que hagáis diligencia para saber dónde habrá algún famoso maestro, de ellos para que se procure traer a Barcelona y se críen con él hombres que puedan sucederle en el oficio…"

También la Ciudad Condal constituía uno de los puntos de atraque más comunes, junto con Málaga y Cartagena, de la Armada Real de Galeras de España, así como hito fundamental en el abastecimiento de víveres, especialmente del bizcocho. Pero además de ello, en

este puerto tenía su sede una armada de galeras que se encargaba, primero, de la defensa de noreste peninsular y segundo, de servir de refuerzo a otras armadas cuando la situación así lo requería. Sabemos de su existencia en el cuatrocientos y de su pervivencia, más o menos precaria, a lo largo del siglo XVI.

De todas formas es cierto que su importancia era limitada en tanto en cuanto se le solía asignar a la Armada Real de galeras de España la protección de sus costas. Pero, en ocasiones, cuando la Armada de Galeras de España estaba muy ocupada defendiendo las costas andaluzas se encargaba a las armadas italianas su protección. De hecho, en marzo de 1587 Felipe II ordenó a Juan Andrea Doria que se dirigiera a "limpiar" y "abrigar" las costas de Cataluña y Cartagena "por ser pocas las galeras que acá hay y haberse de ocupar en las costas más a poniente…"

Por tanto, queda claro que la escuadra catalana debió ser una pequeña e inestable, aprestada en años concretos por necesidades también muy concretas. Y de hecho son muy pocas las referencias documentales que han llegado a nuestros días. Para ser precisos, de la Armada Guardacostas de Cataluña existe algún documento referente a la jurisdicción del capitán general, que al menos nos sirve para confirmar su presencia en la decimosexta centuria.

Entre 1508 y 1510 estuvo al frente de esta escuadra el prestigioso marino Ramón de Cardona, que había estado como sabemos en los años previos al frente de la Armada Real. No disponemos de muchos más datos de esta armada, lo cual quizás nos esté evidenciando su carácter eventual e inestable. Prueba de ello es la petición que hizo el Emperador a su hijo, en 1551, para que solicitara al general de Cataluña que aprestara una galera "para la seguridad y reputación de aquella costa".

CAPÍTULO VI
ARMADAS EN LA PENÍNSULA ITÁLICA

En la vieja Europa, el panorama naval del Imperio hispánico se completaba con la existencia de otras armadas radicadas entre el Adriático y el Tirreno. Todas ellas tenían la particularidad de que fueron constituidas a través de asientos firmados por el Emperador y posteriormente por su hijo Felipe II. En las costas de la península Itálica había exactamente tres escuadras, a saber: la Armada de Génova, la de Nápoles y la de Sicilia. Huelga decir que dichas escuadras se prestaban una colaboración mutua en caso de necesidad, agrupándose además cada vez que se planeaba una ofensiva a gran escala. Por citar algunos casos concretos, en 1534 se decidió fusionar las escuadras de Nápoles, Sicilia, Génova y Malta, al mando del príncipe Andrea Doria para vigilar las costas italianas, que se encontraban en esos momentos seriamente amenazadas por los corsarios. Nuevamente, en 1595, ante los rumores de la existencia de una gran armada turca, se decidió unir las fuerzas de las escuadras de Génova, Nápoles y Sicilia, quedando todas ellas bajo el mando supremo de otro miembro de la saga de los Doria.

Además de estas tres escuadras, asentadas directamente con el monarca español, se podía disponer en casos excepcionales de las galeras de otros territorios aliados como Florencia, Saboya, los Estados Pontificios y Malta. Famosas eran las cinco galeras de Malta que luchaban bajo el estandarte de San Juan y que por el arrojo de su tripulación eran muy temidas por los corsarios. También se firmaban asientos con otras personas particulares para que se

incorporasen a alguna de estas armadas. Concretamente, en 1591 se renovó un asiento con Baulo Caracciolo para continuar sirviendo con sus cuatro galeras en la escuadra napolitana, y otro con Eduardo Cigala para incorporarse con dos bajeles en la genovesa.

1. LA ESCUADRA DE GALERAS DE GÉNOVA

La plaza de Génova tenía una importancia estratégica fundamental para el control del Mediterráneo, por ello el emperador Carlos V ambicionaba contar con su alianza. Hasta finales de la tercera década del quinientos la ciudad se mantenía controlada por Francia a través de Teodoro Trivilzio, gobernador del rey galo.

A partir de 1528, el almirante genovés Andrea Doria se puso al servicio de Carlos V y con él arrastró a la propia ciudad de Génova, la cual se convirtió en un protectorado independiente del Emperador. Por motivos personales y quizás también por el interés de su querida Génova, Doria, que estaba al servicio de Francisco I de Francia desde 1519, rompió su alianza con él y firmó, el 14 de junio de 1528, un pacto con el Emperador. En el mismo, se contemplaba la independencia de la ciudad, el indulto de aquellos genoveses que hubiesen luchado, junto a Francia, contra España, y el título de capitán general para Andrea Doria, que quedaría al mando de una armada de doce galeras y una soldada de sesenta mil escudos de oro. De esta forma, la diplomacia y la inteligencia de Carlos V conseguía atraerse a su bando a uno de los grandes marinos de su época y con él a la importante plaza genovesa. Desde entonces esta ciudad se convirtió en un puerto seguro para las galeras españolas, desde donde realizar ofensivas navales contra los turcos o someter territorios de la Europa Central, mediante el desembarco

de tropas de infantería españolas. En adelante, Génova se mantuvo como una república independiente bajo la protección española.

Por todo ello, la escuadra más importante que estaba al servicio de España en toda la península Itálica se ubicaba precisamente en esta ciudad. Además, en caso de necesidad las armadas de Nápoles y Sicilia se unirían a la de Génova, supeditándose sus capitanes generales a la autoridad suprema de Doria. Su carta de nombramiento del 26 de agosto de 1528 es meridianamente clara en este sentido al nombrarle capitán general de dicha armada y de cualquiera "que se hubiere de hacer, juntar y añadir en el mar Mediterráneo y Adriático…" Y de hecho, con mucha frecuencia a lo largo del quinientos se decidió su fusión con otras armadas mediterráneas para hacer frente al enemigo. Por ello, en 1596 y en 1597, consecutivamente, ante la presencia de enemigos en las costas españolas se ordenó a Doria dirigirse desde Messina a Cataluña para, desde allí, "limpiar" las costas de enemigos hasta Gibraltar.

Esta armada no era, obviamente, de propiedad real sino que se contrataba sus servicios a través de sucesivos asientos. En 1524 poseía el asiento y la capitanía general de la armada Luis de Requesens, que disponía de una armada de nueve galeras. En ese mismo año relataba al Emperador que, con su modesta armada, había apresado ya más de veinticinco fustas turcas.

Unos años después, la armada pasó a conocerse como Escuadra de Galeras de Andrea Doria, asumiendo el nombre de su prestigioso asentista y capitán general, el almirante genovés Andrea Doria. Pues, bien, al parecer en la era Doria dispuso de un número considerable de galeras, oscilante entre las doce estipuladas en el acuerdo de 1528 y las veintitrés. En 1530, por ejemplo, disponía de

quince galeras, cuyo mantenimiento costaba a la Corona quince mil ducados mensuales o bimensuales dependiendo de su actividad.

Doria pasa por ser uno de las grandes marinos del siglo XVI al que, no obstante, se le objeta siempre su derrota en la batalla naval de Preversa, tras el fallido intento de bloqueo de Barbarroja. Una derrota que, como afirma Cervera Pery, permitió a los turcos mantener la hegemonía en el Mediterráneo durante varias décadas más, concretamente hasta la célebre batalla de Lepanto. Pese a todo, Andrea Doria tuvo toda su vida el aprecio del Emperador, quien no escatimó títulos ─como el Toisón de Oro o el principado de Melfi─ ni rentas para su leal almirante. Y lo que no se le puede negar al príncipe genovés es, por un lado, su incuestionable lealtad a Carlos V desde que dejó de estar al servicio del rey de Francia, y por el otro, la pasión por su trabajo que lo mantuvo en activo hasta prácticamente un año antes de su muerte, ocurrida en noviembre de 1560, cuando contaba nada menos que con noventa y cuatro años de edad. Con su muerte, acaecida pocos años después de la de Álvaro de Bazán, señor de Santa Cruz, España quedaba privada de los servicios de dos de los mayores marinos de su época.

Y precisamente, desde la década de los cincuenta fue sucedido en la capitanía general de las Galeras de Génova por su sobrino Juan Andrea Doria, príncipe de Melfi, quien dispuso de un número oscilante de galeras. En 1556 mandaba nueve buques, en 1563 arribó a Nápoles con media docena, mientras que otros años lo encontramos con hasta dieciséis galeras. El papel que jugaba esta armada era de tanta importancia para la seguridad del Mediterráneo que sus servicios se requerían todo el año sin permitirle la invernada. Precisamente, en 1559, se quejaba Juan Andrea Doria de que hacía ocho años que navegaba en verano e invierno sin descanso, y con gran quebranto de su economía.

Al parecer, desde 1562 pasó a conocerse de nuevo como Escuadra de Génova, pese a que seguía al frente de ella Juan Andrea Doria. Por una real cédula, fechada el 19 de agosto de 1591, se nombró nuevo capitán general de la escuadra a Andrea Doria, marqués de Torriglia, hijo de Juan Andrea. En 1593, por indisposición del marqués de Torriglia, ostentó su capitanía general Leonardo Spínola. Sin embargo, no fue la última vez que la escuadra adquirió el nombre de su asentista. Así, en el siglo XVII pasó a denominarse durante algún tiempo o Escuadra de Galeras del duque de Tursi, en alusión a su noble asentista.

2. LA ARMADA DE NÁPOLES

La segunda armada italiana era la de Nápoles, una plaza que tanto a nivel terrestre como naval se consideraba estratégica para el control del Mediterráneo y en especial de los turcos. Por ello, estuvo siempre bien provista de hombres y de pertrechos ya que desde Nápoles no sólo se protegían las costas del sur de Italia sino que era la base desde la que se organizaban campañas contra las plazas turcas del norte de África. La guarnición militar fue bastante estable, al menos desde el primer tercio del siglo XVI, formada por un contingente de entre mil quinientos y tres mil soldados.

Pocos estudios hay sobre la armada napolitana. No obstante, sabemos que dispuso de una poderosa armada, compuesta frecuentemente por dos decenas de galeras bien pertrechadas. Su misión fundamental fue la defensa de las costas itálicas, desde Génova hasta Sicilia. En ella sirvieron capitanes de gran prestigio como Ramón de Cardona, Francisco de Mendoza, Sancho de Leyva, Álvaro de Bazán “el Mozo” y Juan de Cardona.

No sabemos desde que fecha existe esta escuadra. En un memorial escrito por la viuda de Ramón de Cardona en 1525 decía que su marido “fundó y sostuvo la escuadra de cuatro galeras de Nápoles con esclavos de su propiedad puestos al remo. Tampoco conocemos los años que estuvo al frente de esta escuadra, aunque sí que murió el 10 de marzo de 1522 como virrey de Nápoles. Por su parte, Sancho de Leyva falleció, al igual que sus hijos, en el desastre de los Gelves en 1560, luchando frente a los turcos, magníficamente dirigidos por Ochalí.

El número de navíos permanente de esta escuadra estuvo en torno a la media docena aunque, en situaciones excepcionales encontramos a sus capitanes generales comandando formaciones mucho mayores. En 1512 y en 1559 sabemos que dispuso de siete unidades respectivamente, mientras que en 1535 y en 1556 participaba con seis embarcaciones. En 1560, encontramos a Sancho de Leyva al frente de una vasta formación de cincuenta galeras, realizando unas operaciones de envergadura en torno al peñón de Vélez, invernando ya en 1561 en el puerto de Nápoles. En 1568, cuando se formalizó el primer asiento con Álvaro de Bazán, se citaba que la escuadra la componían cuarenta galeras, fuerzas suficientes para resistir un eventual ataque turco o berberisco. En julio de 1593 la escuadra, capitaneada por García de Toledo, arribó a las costas de Cataluña y estaba formada exactamente por veintidós bajeles, mientras que tres años después se componía de doce. El 11 de abril de 1597 Pedro de Toledo, marqués de Villafranca y duque de Fernandina, se encontraba en Sevilla cuando otorgó poderes a Diego de Ondarro, residente en esa ciudad. No disponemos de muchos más datos sobre ella, sin embargo, la alternancia de capitanes generales nos indica probablemente una situación de inestabilidad que pudo restarle eficacia.

3. LA ARMADA DE SICILIA

Y para finalizar, el panorama defensivo del Imperio español en Italia se completaba con la Armada de Sicilia, con sede en la ciudad de Messina, a orillas del estrecho del mismo nombre, formada por unas diez galeras y destinada a la protección de las costas de la propia isla y en el control del paso del estrecho.

La región de Sicilia se consideraba muy sensible al corsarismo turco y berberisco por su ubicación geográfica. En 1560, Juan Andrea Doria decidió invernar con su escuadra en Messina porque “así las galeras serán más útiles por ser el reino de Sicilia el más expuesto a los corsarios y el más huérfano de cualquier socorro”. Tres años después, Felipe II mandaba agrupar en Messina a sus cincuenta y seis galeras para intentar dividir una fuerza otomana de gran envergadura que se esperaba. Pero además, esta armada se veía reforzada por los navíos de otros pequeños asentistas que capitulaban también su inclusión dentro de la citada escuadra. Por ejemplo, conocemos un acuerdo, fechado en julio de 1531, por el que el obispo de Mallorca se comprometía a servir con dos galeras en la Armada de Sicilia, instrumento similar al suscrito dos años después para servir con tres galeras en la misma escuadra. A mediados del siglo XVI la armada disponía de trece galeras y, pese a su número, se pidió al virrey de Nápoles que intentase incrementar su número hasta las diecisiete. Algo más de cuarenta años después, exactamente en 1594, César de Aragón servía en la misma Armada Siciliana con seis galeras de su propiedad, completando así las fuerzas de la escuadra de Leyva. No es mucha la información que tenemos de esta armada; concretamente, en 1518, tenemos referencias sobre Hugo de Moncada, capitán general de la mar en la costa de Cerdeña, que aprestó “navíos y gente de aquella isla” para ir a las órdenes del capitán general conde de Cabra a una campaña

naval en África, concretamente contra Argel. El combate se desarrolló en 1519 y desgraciadamente la escuadra de Moncada fue rechazada. El daño no fue reparado realmente hasta la toma de los Gelves en 1520. Nuevamente, el 6 de mayo de 1531, su hijo, don Gabriel de Córdoba, firmó otra capitulación con la Corona por la que se ponía a su servicio como capitán general de una armada de dieciséis galeras, fustas y bergantines. Por su parte, la escuadra capitaneada por Leyva disponía en 1597 de diecinueve galeras, cuando se le ordenó dirigirse, junto a las fuerzas de Doria, al Ferrol para una campaña bélica.

En el siglo XVII figuraron las armadas de Nápoles y Sicilia como una sola, con base en Nápoles y con el objetivo de cubrir el Mediterráneo central.

CAPÍTULO VII
LAS ARMADAS AMERICANAS

Como ya hemos dicho, las armadas del siglo XVI padecieron una gran inestabilidad, pues no tuvieron un carácter permanente. Y esta idea es también aplicable a estas primeras armadas americanas. En un momento inicial, los corsarios se quedaron en las costas del suroeste de la península Ibérica, por lo que no fue necesario crear armadas americanas. Sin embargo, desde finales de la década de los veinte comenzaron a llegar buques corsarios al continente americano, especialmente al área caribeña. Por ello, se hizo necesaria la creación de una serie de escuadras que protegieran las rutas americanas de la Carrera de Indias. De todas ellas, hubo dos de gran importancia, a saber: la Armada de la Guarda de la Carrera y la Armada del Caribe. El panorama se completaba con el destino de varios galeones a algunos de los puertos más estratégicos para la defensa de las rutas de Indias.

1. LA ARMADA DE LA GUARDA DE LA CARRERA

Desde que comenzaron a llegar los corsarios a las costas de Hispanoamérica se decidió el envío de armadas a América con la misión específica de recoger el metal precioso y las demás mercancías de valor, tanto de particulares como de propiedad real, y traerlas con seguridad a la Península. Este sistema se utilizó sólo en contadas ocasiones a lo largo de la primera mitad del siglo XVI,

siendo mucho más frecuente, como medio de protección, la creación de las ya mencionadas armadas guardacostas. Sin embargo, en la segunda mitad de la centuria se generalizaron estas escuadras que, independientemente de los navíos de armada que llevase cada flota, acudían, bien a por el metal precioso indiano, o bien, a escoltar a alguna flota indiana.

La primera armada que cruzó el Océano fue la del general Blasco Núñez de Vela, en 1537, año en el que las noticias de corsarios a lo largo de toda la Carrera de Indias arreciaron, como podemos observar en las líneas que mostramos a continuación:

> “Que durante el tiempo que durare la guerra que tenemos con Francia ningún oro, ni plata vaya si no fuere en la dicha armada (de Blasco Núñez) o en conserva de ella porque con hacer la dicha armada dos viajes cada año en la dicha ciudad de Santo Domingo en que traerá todo el oro que allí hubiere recogido parece que harto cómodamente los mercaderes se podrán servir y aprovechar de sus haciendas, especialmente viniendo con la seguridad que con esta orden esperamos...”.

En 1542, partió con el mismo fin una nueva armada al mando del capitán general Martín Alonso de los Ríos. En principio se planeó con doce navíos y dos mil quinientos hombres de guerra, no obstante, ante la falta de artillería -que fue necesaria traerla finalmente de Málaga, Cartagena y Alicante- y de navíos adecuados, fue reducida a la mitad de embarcaciones y a tan sólo quinientos hombres de guerra.

Nuevamente, en 1550, partió para las Indias un convoy a cargo de Sancho de Biedma, con el objetivo expreso de arribar a Tierra Firme, recoger el metal precioso y regresar sin dilación alguna a la Península. El coste de la citada escuadra ascendió a la nada despreciable suma de 50.000 ducados que no parecieron demasiados si se garantizaba así la integridad de los caudales indianos.

Desde el tercer cuarto del siglo XVI, se hizo frecuente que esta armada acompañase a los galeones de Tierra Firme hasta Centroamérica y luego fuese con este convoy cargada con la plata peruana hasta La Habana. Allí se unían la Flota de la Nueva España con la plata mexicana y los galeones de Tierra Firme con el metal precioso peruano y venían de regreso escoltados por esta armada de la Guarda de la Carrera. Desde 1576 se regularizó el número de barcos de esta escuadra que estaría formada por ocho galeones y tres pataches con una tripulación superior a las dos mil personas, entre marineros y soldados.

Es obvio que fueron muchas las armadas que se despacharon en el siglo XVI, sobre todo en el último tercio. Sus objetivos fueron muy diversos, desde escoltar a las flotas de Indias, cometido más usual, hasta traer con seguridad la plata americana, e incluso, llevar con la seguridad requerida a alguna autoridad indiana tal y como hizo la armada de Juan de Esquivel en abril de 1597.

2. LA ARMADA DEL CARIBE

La protección de las costas caribeñas se procuró, al igual que en la península Ibérica, mediante el apresto de armadas guardacostas. Como ya hemos afirmado, el empleo de flotas protegidas en la primera mitad de la centuria fue muy esporádico, de ahí que el sistema más utilizado para defender los puntos críticos de la Carrera de Indias fuese el de estas armadas de averías. Así, pues, en líneas generales hemos observado un gran paralelismo en la organización y en las funciones de la Armada del Caribe con las que, en esas mismas fechas, se pertrecharon en las costas de Andalucía Occidental, para proteger a los navíos que llegaban de las Indias o

partían para ellas.

Esta escuadra puede considerarse como el precedente remoto de la Armada de Barlovento que desarrolló su actividad, como es de sobra conocido, entre 1640 y 1768. De hecho, las galeras que la formaban desde 1575 así como la otra flotilla de galeras de Tierra Firme fueron denominadas con frecuencia como “armadas de barlovento”. Sin embargo, como veremos a continuación, existen diferencias sustanciales entre ambas formaciones: primero, mientras la Armada del Caribe se financiaba a través de la avería, la de Barlovento lo hará a través de otros impuestos como la alcabala. Segundo, la sede de la primera fue la ciudad de Santo Domingo, donde residían los jueces de la Armada, mientras que la segunda tenía su base de operaciones en el puerto mexicano de Veracruz. Tercero, la primera utilizaba naos y carabelas, y muy esporádicamente galeras y galeazas, mientras que la segunda casi exclusivamente galeones. Y cuarto, sus objetivos eran distintos, pues, mientras la primera se dedicó a la protección de las Antillas, la segunda extendió su actividad a las costas mexicanas, escoltando con frecuencia a las flotas de la Nueva España.

La presencia de corsarios en el mar Caribe fue aumentando rápidamente desde los albores del siglo XVI, pese a que, como bien afirmó Haring, son muy pocas las noticias que tenemos de sus acciones bélicas en los primeros treinta años de la colonización. Sin embargo, los temores de las autoridades indianas por el posible aumento de los ataques corsarios eran bien patentes ya en 1528, según vemos en el texto que reproducimos a continuación:

> “Y como piensan (se refieren a los corsarios) y tienen noticia que de estas partes va mucha cantidad del oro con que se sostiene la guerra por Vuestra Majestad que vista la poca defensa que acá hay se tiene mucho temor que como lo vieran enviarán sobre esta tierra a hacer en ella todos los daños que pudieren...”.

Estos corsarios llegaban ya en la década de los treinta perfectamente informados de toda la geografía caribeña y de sus infraestructuras defensivas. Asimismo, tenían puntual información sobre las fechas de partida de las flotas y galeones españoles así como de los buques de defensa que llevaban. Cada vez más los corsarios se decidían a cruzar el Océano, confiados en arrebatarles las mercancías a unos navíos españoles demasiado sobrecargados y mal armados. En 1538 se hizo una información en la villa cubana de Santiago y el panorama defensivo no podía ser más desolador. No había buques con los que defenderse ni tan siquiera pelotas de hierro –tiros, en la documentación– con las que abastecer las lombardas de la fortaleza. De esta forma, decían, cualquier navío francés, "por pequeño que fuese" podía arribar al puerto y con facilidad quemar y saquear toda la villa.

Y los corsarios eran sabedores de esta situación por ello nos extraña que la Audiencia de Santo Domingo informara que ni aún en tiempos de paz entre España y Francia dejarían de venir los corsarios a estas islas "porque las presas son muy grandes y sin riesgo ni resistencia ninguna..." Cuatro años después, es decir, en 1545, se ratificó nuevamente esta idea al informarse al Rey que lo que animaba a los corsarios a navegar rumbo a las Indias era "parecerles... que tienen lejos el castigo". Nuevamente, en 1549, escribían tanto el cabildo como la Audiencia de Santo Domingo para comunicar que la situación defensiva era tan precaria que "un solo navío de Francia, con cincuenta hombres se atreve a pasar allá, entrar y salir en todos los puertos y bahías, sin que halle ninguna resistencia...". Pese a la desoladora situación lo cierto es que las medidas que se tomaron para remediarla fueron muy tímidas; entre ellas, la creación de la Armada del Caribe, financiada como ya dijimos a costa de la avería.

Esta escuadra nació con el sino de la inestabilidad, pues, nunca fue permanente. Se aprestaba cuando llegaban los rumores de la presencia de corsarios y se desmantelaba cuando estos desaparecían. Por ello, los corsarios siempre jugaron con un elemento a su favor, es decir, el factor sorpresa ya que los rumores solían llegar con muy poca antelación como para aprestar la armada antes del ataque. Además los corsarios, conscientes de esta realidad, se presentaban en los puertos con sus banderas arriadas, e incluso, con insignias castellanas para intentar pasar desapercibidos. Escarmentados ya de estas prácticas se hizo común en los puertos antillanos disparar "tiros sin pelota para que amainen y hagan señales de paz...". Incluso, desde 1538, se acordó tirar salvas con bolaños a los navíos que llegasen al puerto para que alzasen su bandera o, en su caso, verificasen la veracidad de sus insignias. Y todo ello, debido a que poco antes de expedirse tal disposición unos bajeles franceses, tras hacerse pasar por españoles, saltaron en tierra, cerca de Azúa –en Santo Domingo– e hicieron un gran destrozo, tomando tres mil arrobas de azúcar así como algunos carneros para su avituallamiento.

A mediados de siglo la situación de las defensas y de la armada no había mejorado. En 1552 se despacharon cuatro buques, capitaneados por Juan de Menderichaga para que patrullase las costas de la isla de La Española, muy amenazada en esos momentos por los enemigos. Nuevamente se trataba de una pequeña escuadrilla, y también en esta ocasión enviada desde la propia Península. En ese cometido debió permanecer hasta 1555 en que, por muerte de su capitán general, se designó como sustituto a Juan Tello de Guzmán. En 1557 continuaba al frente de esta Armada del Caribe –llamada en algunos documentos como Armada de la Española– Juan Tello, pues se le expidió un nuevo nombramiento, ratificándolo en el cargo.

Todo parece indicar que la escuadra no tenía continuidad sino que aparecía y desaparecía anualmente, adjudicándose los cargos de ella con la misma periodicidad. Y así continuó en los años sucesivos hasta que, desde 1572, se intentó crear en el Caribe una armada que fuese permanente, formada por pataches, que eran unidades muy rápidas y servían para mejorar la vigilancia de las Antillas Mayores y de Nombre de Dios. Sin embargo, todo debió quedar en papel mojado, dado que en 1576 se planteaba en un memorial la necesidad de que hubiese quince galeras permanentemente aprestadas: cinco en La Española, cuatro en Cuba, una en Puerto Rico y cinco en Tierra Firme. Esta inestabilidad limitó mucho su eficacia. En muchas ocasiones su cometido se restringió a acudir al resto de las islas caribeñas para dar aviso del peligro y evitar de este modo que los navíos partiesen de sus puertos.

En otras ocasiones las autoridades de las distintas islas antillanas no esperaban a que la Audiencia de Santo Domingo tomase la decisión de aprestar la armada, defendiéndose con alguna embarcación que estuviese en su puerto. De hecho, en 1538, los franceses capturaron en las costas de Cuba un bergantín español y, desde la misma isla, se armó un batel a cargo de Diego Pérez que combatió durante un día completo con los franceses, hasta que lograron finalmente recuperar el bajel robado. Por tanto, las peticiones para dar un carácter permanente a esta formación naval fueron continuas y unánimes. En lo que sí diferían los memoriales era en el tipo de barcos que la debían formar, pues unos preferían galeras mientras que otros se inclinaban por una formación mixta de dos carabelas y un bergantín o dos fustas. Sin embargo, a juzgar por el carácter eventual que siempre tuvo la escuadra, ninguna de estas peticiones fueron escuchadas por las autoridades españolas. En 1528, la demanda llegó más lejos pues los oidores de Santo Domingo plantearon al Rey la idea de crear en esa isla el centro

naval y defensivo más importante de todo el continente americano. Concretamente propusieron ubicar en la Española lo siguiente: “Una puerta por donde entren y salgan todas las gentes y mercadurías, que estuviese suficientemente artillada y que allí convengan (sic) todas las flotas que vengan de la Nueva España y Tierra Firme”. Evidentemente, el proyecto no tuvo una buena acogida y la defensa, tanto de Santo Domingo como de las demás islas caribeñas, se solventó precariamente con esta armada.

Su sede central fue como se dijo Santo Domingo, aunque en algunas ocasiones se proyectó y se armó desde la península Ibérica. Concretamente, en 1556, se dispuso que se aprestase una armada en Sevilla “que anduviese en la guarda de las costas de La Española”. Ésta estuvo en activo desde primeros de junio de 1557 hasta el 20 de junio de 1559, y fue capitaneada por don Juan Tello de Guzmán. Como ya hemos afirmado, el envío de este tipo de armadas desde Castilla fue algo muy excepcional, por una sencilla razón: por la interminable demora que se producía desde que aparecían los primeros rumores sobre la presencia de corsarios hasta que se aprestaba y llegaba al Caribe.

A. OBJETIVOS Y ORGANIZACIÓN

Evidentemente, y al igual que ocurría con la Guardacostas de Andalucía, el principal objetivo de la Armada del Caribe no fue tanto la defensa de los habitantes caribeños como la protección de las rutas seguidas por los navíos de la Carrera de Indias a su paso por dicha área geográfica. En las instrucciones otorgadas al capitán general Juan de Lalo, se le especificó su misión de una manera muy clara:

> “La principal causa por que nos hemos movido a hacer esta armada ha sido por la seguridad de la flota que al presente está aparejada para ir a España y de la que se espera que al presente viene de camino de España habéis de llevar cuidado y

atención de asegurar el dicho viaje por donde han de ir y venir las dichas naos y flotas...”.

No debemos olvidar la peligrosidad del área caribeña, donde, según calculó el historiador Paul E. Höffman, se perdió el cuarenta por ciento de todos los navíos desaparecidos en la Carrera de Indias entre 1535 y 1547.

Al igual que en otras escuadras de averías, la autoridad suprema la ostentaba el juez de armada, que era asesorado por varios diputados de mercaderes. Normalmente, en España, este cargo era de nombramiento real, sin embargo, en el Caribe, por motivos obvios, su designación quedó delegada en la Audiencia de Santo Domingo, que tenía poder a su vez para nombrar para ese cometido a uno de los oidores. Dicho juez poseía poderes casi absolutos en todo lo concerniente a su organización y a su funcionamiento. Asimismo, tenía amplias facultades en todo lo referente a la escuadra, a saber: para ordenar el cobro de la avería, para embargar los navíos necesarios y la artillería, y finalmente, para nombrar capitanes y veedores. En 1556, por ejemplo, se designó como “presidente” de la escuadrilla al licenciado Cepeda, por ser el oidor más antiguo de la Audiencia. Muy probablemente el cargo de juez de armada desapareció en el tercer tercio del siglo XVI. Desde ese momento la máxima responsabilidad de la armada pasó a ostentarla el capitán general de la Flota de Tierra Firme.

Los diputados de mercaderes eran corrientemente tres aunque conocemos años en los que excepcionalmente hubo uno más. Solo los mercaderes de La Española tenían el privilegio de elegir a esos representantes. La duración del oficio estaba en directa relación con el carácter temporal de la escuadra, que tan sólo cobraba actividad, como hemos dicho, cuando se tenían noticias fehacientes de la presencia de buques enemigos. Igualmente, existía un contador

general con la facultad de fiscalizar las cuentas y asesorar en cuestiones económicas al juez. Pero no era ésta su única obligación, también debía hacer el inventario de todos los bienes que se tomasen al enemigo. A continuación, debía extraer el quinto real y repartir el resto entre la tripulación de manera equitativa, en función al rango desempeñado por cada uno en las acciones bélicas.

La flotilla estaba mandada por un capitán general, nombrado por el juez. Como en otras armadas del Imperio, para el puesto se prefería siempre a personas de abolengo nobiliario o que poseyesen un hábito militar. Tenemos constancia documental de algunos de los capitanes que estuvieron al frente de esta formación, entre ellos, Juan de Lalo, que ostentó la capitanía general al menos durante el año de 1528. Por desgracia, desconocemos casi todo sobre su vida aunque sí que lo tenemos documentado en 1508, como maestre de una nao de Indias.

En 1542 desempeñó el puesto un prestigioso maestre, Ginés de Carrión, mientras que una década después, en 1552, lo hizo frey Juan de Mendiarechaga, caballero de la Orden de Alcántara. El cometido de esta última escuadra fue el de acudir a La Española para proteger sus costas, tarea que no llegó finalmente a efectuar. Alternativamente se nombró a Alonso López de Ayala, “que es hidalgo que se halló en esta ciudad, vecino de Cartagena”. Asimismo, hacia 1556 estuvo al frente de ella Juan Tello de Guzmán, caballero de la Orden de San Juan.

Corría el año de 1582 cuando se decidió mandar desde España dos galeras a cargo de Ruy Díaz de Mendoza para que se empleasen en “la guarda de la isla Española”. Cuatro años después estos buques debían estar en mal estado, pues se despacharon seis nuevas galeras, dos a La Habana, para guarda de sus costas, otras

tantas a La Española, porque las que había se “perdieron”, y otras dos a la costa de Tierra Firme. La remuneración de estos capitanes, al igual que la del resto de la tripulación, se componía de un sueldo fijo más el incentivo que suponía el reparto del botín capturado a los enemigos, eso sí, excluyendo el quinto de Su Majestad.

B. LOS NAVÍOS

Básicamente los barcos utilizados fueron galeras, naos y carabelas, apoyadas casi siempre por alguna embarcación de menor porte. Solía ocurrir que las inesperadas ofensivas corsarias obligaban a tomar sencillamente los navíos que hubiese disponibles, a veces deficientemente pertrechados, e incluso, en mal estado. En otras ocasiones se veían obligados a utilizar bajeles de gran tonelaje poco aptos para dar alcance a los enemigos, los cuales solían ir en pataches, navíos de los que se decía que eran “pequeños pero al propósito de esta tierra”. A veces resultaban más eficaces las embarcaciones ligeras hasta el punto de que, en 1528, el mejor remedio que se utilizó para luchar contra los franceses fue un pequeño bergantín, al mando del capitán Francisco Gorbalán, y dos canoas con varias decenas de indios flecheros procedentes de la isla Margarita. Estos se enfrentaron a la armada francesa, capitaneada por Diego de Ingenios y formada por una nao, una carabela y un patache. El resultado fue la muerte de numerosos enemigos y la fuga de los navíos enemigos.

C. SU FINANCIACIÓN: LA AVERÍA

El viejo impuesto de la avería sirvió para financiar esta escuadra. Las quejas por parte de los mercaderes fueron continuas, compartidas incluso por las propias autoridades de La Española que veían mermados sus propios intereses. Según se afirmaba en 1544,

el cobro de la avería causaba un gran daño a la ciudad de Santo Domingo "porque los navíos que vienen de paso no osan entrar en esta ciudad". Los costes recayeron, pues, sobre los comerciantes que en repetidas ocasiones reivindicaron el hecho de que también las mercancías de la Corona estuviesen sujetas al gravamen, hecho que nunca llegó a ponerse en práctica. Alegaban que también debían pagar la avería para la armada que se hacía en Castilla y que era gravoso que tuviesen que financiar dos armadas, una en el Caribe y otra en las costas del suroeste peninsular. Por ello solicitaban que la Corona también estuviese sujeta al pago de este gravamen. No obstante, sus exigencias no fueron atendidas, quedando en todo momento eximidos del pago tanto la Corona como los miembros del estamento eclesiástico. Por lo demás, desconocemos si los cargamentos de esclavos negros llegaron a estar gravados aunque creemos que no, pues realmente tenían razón los traficantes cuando declaraban que los barcos negreros no solían ser objetivo de los corsarios. Al igual que lo que ocurría en España, el porcentaje de la avería oscilaba, dependiendo de la necesidad que había de armar más o menos buques. Así, por poner algunos ejemplos, mientras que en 1527 se cobró el dos por ciento, en 1543 tan sólo ascendió a un medio punto por ciento, y finalmente, en 1549 al uno por ciento. Todas las islas y todos los puertos principales del Caribe estuvieron sujetos a su pago, aunque evidentemente las cantidades con las que contribuyeron fueron muy desiguales, dependiendo del grado de negocio comercial de cada lugar. Así, debido a su alta actividad, entre la isla de La Española, Margarita y Cuba cubrían casi el ochenta y cinco por ciento de los gastos que generaba la Armada. Las cantidades que hacían falta para sufragarla debían ser importantes, pues sabemos que en 1549 se tomaron nada menos que veinte mil pesos de oro para financiarla.

D. EL PROBLEMA DE LA ARTILLERÍA

Nuevamente de forma similar a la Armada Guardacostas de Andalucía, el principal problema que aquejó a esta escuadra fue la carencia de artillería que llegaba a las Indias, en estos primeros tiempos, muy escasamente y a precios muy elevados. Con frecuencia se optaba por confiscar provisionalmente la cañonería que hubiese en la fortaleza de Santo Domingo. Concretamente, sabemos que, en 1538, la Audiencia quiso hacer una armada y además de no encontrar más que una galera y dos carabelas apenas sí consiguieron un par de piezas de artillería para su pertrecho. Por ello, las peticiones de cañonería por parte de la Audiencia de Santo Domingo fueron reiteradas, afirmando que si hubiese artillería en los puertos caribeños los corsarios “no osarían entrar” ni ofenderían como lo habían hecho hasta entonces. Muy significativo es el caso ocurrido en 1538, cuando se personaron varias embarcaciones enemigas en la isla de La Española. El pertrecho de la Armada del Caribe se demoró bastantes días, pues, además de no haber más embarcaciones disponibles que un galeón de cien toneladas y dos carabelas de cincuenta, “no había artillería, ni pólvora, ni gente, ni aparejo...” Para colmo, la escasa artillería que había, al ser de hierro y no de bronce duraba muy poco en el clima tropical caribeño, debido a la humedad, de ahí que se pidiesen, en 1549, cañones de bronce para artillar la armada de averías que se quería hacer en La Española.

Incluso, existía el problema de la pólvora, pues solía ocurrir que, tras varias semanas, embebía tal humedad que resultaba completamente imposible abrir fuego con ella. Su producción en las Antillas, al menos en esta época, se vio imposibilitada por la escasez de salitre de esos territorios, muy a pesar de que la Corona

insistió reiteradamente en que se buscasen yacimientos de salitre y azufre en todas las Indias.

Sin duda, esta Armada del Caribe no alcanzó los resultados deseados debido a una serie de motivos estructurales. En primer lugar, por su propio carácter eventual que la dotaba de una gran ineficacia ya que, en la mayoría de los casos, cuando se armaba ya estaban los enemigos lejos de las costas antillanas. Y en segundo lugar, por la falta de buques adecuados y de artillería, lo que les impedía capturar a los enemigos. Sirva de ejemplo, el hecho de que tras la llegada de un navío inglés "de tres gavias" a Santo Domingo, en 1527, se afirmó que estaba tan bien artillado "que todas las naves del puerto de Santo Domingo no podrían con él". Efectivamente, es una constante la idea de la inferioridad de los navíos de la Armada con respecto a los enemigos. En la mayoría de los casos lo único que conseguía la Armada era ahuyentar a los corsarios una vez hecho el daño.

Pero además de ineficaz esta Armada resultó ser muy costosa para los bolsillos de los mercaderes. De hecho, en 1538 se lamentó la Audiencia de que además de los destrozos que hicieron los corsarios en la isla y de que se llevaron más de cuatro mil pesos de oro "en ropa y otras cosas" la armada que se hizo supuso un gasto de más de dos mil pesos de oro y no sirvió de nada, pues, cuando se aprestó, ya se habían marchado los corsarios. Evidentemente también hubo ocasiones en las cuales sus acciones consiguieron grandes éxitos frente a los adversarios. Así, en 1543, se pertrecharon cuatro navíos desde la isla de La Española para ir contra varios navíos franceses —dos naos y un patache—, siendo tomada la capitana, prendida su tripulación y repartido el botín.

Aun así, las medidas siempre fueron insuficientes y los resultados insatisfactorios. Las peticiones —reiteradas a lo largo del siglo XVI—

para que la Armada fuese permanente no tuvieron eco alguno. Incluso, durante gran parte de la segunda mitad del siglo XVI dejaron de aprestarse estas escuadras de averías, limitándose la defensa a alguna galera o patache que la Corona enviaba al puerto de Santo Domingo. Así estaban las cosas cuando Drake entró en 1586 en Santo Domingo y saqueo la ciudad sin resistencia alguna. Por desgracia, los temores de la élite política de la isla se vieron dramáticamente confirmados. La invasión de Drake fue el colofón a décadas de desprotección naval y militar del área caribeña y muy especialmente de La Española.

2. OTRAS ARMADAS AMERICANAS EN EL SIGLO XVI

La primera de las armadas a las que nos vamos a referir es la Armada de Tierra Firme, de la que tenemos noticias del 3 de febrero de 1578 cuando se dispuso por Real Cédula que se enviasen dos galeras y una saetía –pequeño navío latino de una sola cubierta– a Tierra Firme para que se formase una armada. El capitán general de la escuadra sería Pedro Vique Manrique y su cometido sería la defensa de las costas de Tierra Firme de “los daños y robos que en ellas hacen corsarios...” La base de operaciones de esta armada se situaría en el puerto de Cartagena de Indias. Nueve años después, en 1587, seguía en activo esta Armada, compuesta por dos galeras y a cargo del capitán general Sancho de Arce.

En cuanto a la Armada del Mar del Sur podemos decir que, desde que Francis Drake, en 1578, pasó a aguas del Pacífico, comenzaron a dejarse oír voces en favor de su creación. No era la primera vez que ocurría, pues ya en 1575 atravesó el istmo de Panamá John

Oxenham y robó el oro a un navío español. Sin embargo, con la presencia de Drake se supo definitivamente que el Pacífico no quedaría al margen de los ataques corsarios, tan frecuentes por otro lado en el Caribe.

Por ello, desde entonces se dispuso que dos galeras custodiasen el área comprendida entre el puerto de El Callao y Panamá. Pero, como de costumbre, hubo una gran lentitud burocrática a la hora de poner en marcha el proyecto de tal suerte que todavía, en 1580, se hablaba de la necesidad de proseguir la construcción de dos galeras y dos bergantines o fragatas para la defensa del Mar del Sur con el objetivo de "asegurar las costas de aquellas provincias..."

Sin embargo, y pese a que no existe un acta de fundación, se considera que apareció de manera formal en 1591. En este año se dispuso la construcción de una armada de seis galeones y "dos o tres fragatas". Desde entonces estuvo más o menos en activo y con más o menos recursos hasta la primera mitad del siglo XVIII en que desapareció. El mando supremo de dicha armada lo ostentó el virrey del Perú, quien a su vez debía responder ante el Rey. Su base de operaciones fue el puerto de El Callao y su objetivo fundamental la protección de la costa pacífica de América.

Y finalmente, diremos que la Armada de Barlovento prácticamente no apareció hasta el siglo XVII. Y todo ello a pesar de que, desde finales de la centuria se intensificaron los informes solicitando su creación. Concretamente, en 1590, se hacía alusión en una real cédula al envío de cuatro galeras para defensa de las islas de Barlovento. No se trataba aún de la Armada de Barlovento sino de una escuadrilla que custodiaba el golfo de México y el Caribe. En 1598 se decidió enviar desde Sevilla catorce galeones que acompañarían a la Armada de las Indias para a continuación quedarse en Barlovento para constituir la base de esta armada. La

Armada pudo haber quedado constituida en 1598, sin embargo, finalmente la falta de fondos impidió su envío. Por ello, la creación de la Armada de Barlovento se verá retrasada hasta bien entrada la centuria decimoséptima.

Sus bases de operaciones fueron La Habana y Cartagena de Indias, y su objetivo fundamental fue la protección de las rutas de la Carrera de Indias a su paso por el mar Caribe. Como en el caso de la Armada del Mar del Sur, el mando supremo lo ostentó el virrey, en este caso, el de la Nueva España.

Eventualmente, cuando las circunstancias así lo requerían se formaban pequeñas armadas costeras para repeler ataques corsarios. Por citar un ejemplo concreto, al menos entre 1574 y 1577, el capitán Francisco Carreño estuvo al mando de una armada de galeones que custodió las costas de Santa Fe, en la Nueva España, ante la presencia continua de corsarios. En Veracruz, en La Habana, en Santiago, en Santo Domingo, en Cartagena de Indias y en otros puertos se formaron pequeñas escuadras cada vez que había noticias creíbles sobre la presencia de escuadras enemigas.

CAPÍTULO VIII
EL DOMINIO DEL ATLÁNTICO

1. LA ENCARNIZADA LUCHA POR EL MAR TENEBROSO

A lo largo del siglo XVI se produjeron numerosos enfrentamientos armados en aguas del Atlántico, conocido en la Edad Media como el *mar Tenebroso*. España estaba consolidando un vasto imperio y las demás potencias europeas no estaban dispuestas a quedarse sin el pastel americano tan fácilmente. Dada la superioridad española los enfrentamientos con Francia, Holanda o Inglaterra se hacían siempre de forma solapada, es decir, a través de armadas corsarias. A continuación, y obviamente sin ánimo de ser exhaustivos, destacaremos algunas de las batallas acontecidas en esta centuria:

La primera que vamos a citar es la que libraron en 1523 la Armada Guardacostas de Andalucía, mandada por Domingo Alonso de Amilibia, y una escuadra mucho mayor de corsarios franceses. La Armada Guardacostas estaba compuesta por tres velas, una nao de doscientos toneles –que era la capitana- una carabela y un bergantín. La Guardacostas recibió el encargo de acudir a las Azores a recoger a la flota de Indias que acaba de refugiarse allí con parte de los tesoros de la cámara de Moctezuma que Hernán Cortés enviaba al rey. Efectivamente, Amilibia llegó a las Azores el 15 de mayo de 1522. Sin embargo, en este lapsus de tiempo, el Rey tuvo noticias de que al menos cinco velas corsarias rondaban el cabo de San Vicente, y que la Armada de Amilibia, formada como ya hemos

señalado por tres embarcaciones, no podría contener una posible agresión. Ante esta situación Carlos V ordenó al juez de comisión y a los diputados de mercaderes, que buscasen los medios necesarios para construir dos naos gruesas. Para ello, como no fue suficiente lo recaudado por la avería, autorizó a los responsables de la Armada para que tomasen prestados cuatro mil pesos de oro, propiedad de la Corona, que se encontraban en las arcas de la Casa de la Contratación. De esta forma fueron construidas, en muy poco tiempo, dos naos de cuatrocientas toneladas para completar las fuerzas de la Armada Guardacostas. Sin embargo, se tomó una decisión que se lamentaría durante muchos años, pues, en vez de paralizar la venida de la flota desde las Azores hasta que llegasen las dos naos gruesas, que debían ir a cargo de Pedro Manrique, hermano del conde de Osorno, se ordenó, por el contrario, que la Armada se unificara a su llegada a Sanlúcar de Barrameda. La impaciencia del Rey por obtener pronto el oro de las Indias y verlo en sus arcas hizo que el saco se rompiera, utilizando la expresión de un conocido refrán español.

Así, viniendo la flota y la Armada de Amilibia “en demanda de las costas de Portugal, porque a los pilotos les hacía ser más seguros...”, a unas diez leguas del cabo San Vicente, les salieron al paso seis naos francesas con la simple intención de abordarlos. La desigualdad era, por supuesto, manifiesta pues mientras los franceses contaban nada menos que con tres naos por encima de las cien toneladas y con otros tres galeones, de entre setenta y cuarenta toneladas, los españoles tan sólo disponían de tres navíos. Además, de las tres embarcaciones, sólo la de Amilibia y la de Antón Sánchez presentaron combate, mientras que la carabela que estaba bajo el mando de Martín del Cantón se dio a la fuga. De la flota de Indias tan sólo una de las tres carabelas que transportaban el tesoro se salvó al refugiarse en el Puerto de Santa María. El resto

de los tesoros, es decir, sesenta y dos mil ducados de oro, seiscientos marcos de perlas y dos mil arrobas de azúcar, fueron tomados y llevados a Francia "que toda Francia estaba admirada de las riquezas que enviábamos a nuestro Emperador...". En el enfrentamiento murieron muchos españoles, entre ellos Antonio de Quiñones y un hijo del capitán Amilibia, mientras que éste mismo era gravemente herido, quedando manco de ambos brazos y siendo trasladado, junto a Alonso Dávila, capitán de la flota, a la prisión de la Rochela en Francia.

En 1582 encontramos otras de esas grandes victorias navales en que, por las circunstancias de inferioridad numérica de la armada española, convirtieron casi en leyenda a Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz. Según narración de Cesáreo Fernández Duro, habiendo noticias de que en torno a las Azores había una gruesa armada francesa con más de sesenta velas que estaba saqueando y robando en la ciudad de Punta Delgada y en otros puertos, zarpó la armada de Álvaro de Bazán, sin tiempo para reforzarse con un número suficiente de navíos ni para pertrechar adecuadamente todos ellos. La escuadra de Bazán disponía de veinticinco velas mientras que la francesa, al frente de Felipe Strozzi, hijo del mariscal de Francia, contaba con sesenta navíos. Después de varias escaramuzas, el marqués tomó posiciones tras una noche muy oscura y en la mañana del 26 de julio de 1582 sorprendió a los franceses con una ofensiva que no se esperaban. Tan confiados estaban los galos por su superioridad numérica que estaban reparando algunas naves dañadas y sin posiciones de guerra. Una actuación brillantísima tuvieron los capitanes Garagarza y Villaviciosa que, valientemente, acometieron a la capitana y a la almiranta francesa respectivamente. Viendo Bazán que tenían dominados a ambos buques no quiso intervenir para no quitarles gloria a sus bizarros capitanes. La victoria fue aplastante: la

escuadra de Bazán perdió doscientos veinticuatro hombres frente a las dos mil bajas que tuvieron los franceses, incluido su capitán general, Felipe Strozzi.

2. LA DERROTA DE LA INVENCIBLE

En las postrimerías del siglo XVI, Felipe II era considerado el hombre más poderoso de la Tierra. Dueño de la península Ibérica, de los Países Bajos, de una parte de Italia y de toda América, este hombre taciturno, hijo de Carlos V y de Isabel de Portugal, se había convertido en un gran defensor de la fe sin por ello olvidar sus apetencias sobre los países que aún escapan a su poder. Pero a quien este hombre de cincuenta y nueve años consideraba como su peor enemiga no era otra que a la reina Isabel de Inglaterra. Y no le faltaban razones para ello: el apoyo de Inglaterra al prior de Crato frente a las aspiraciones de Felipe II al trono de Portugal, la ayuda decidida y sin escrúpulos a los rebeldes holandeses, su creciente potencial naval y la consolidación de la Iglesia anglicana parecían motivos más que suficientes. Por ello, desde su palacio de El Escorial no cesaba de lanzar anatemas contra aquella hereje.

La intervención de naves rápidas mandadas por osados marinos ingleses hacían cada vez más inseguros los transportes entre las colonias españolas de América y los puertos ibéricos. Llegó a ser necesario escoltar cada convoy con navíos armados que, además, no siempre impedían los ataques ingleses.

En 1585 la reina Isabel de Inglaterra fue todavía más lejos al enviar a su mejor marino, Francis Drake, al frente de veinticinco velas a incendiar y saquear por los territorios coloniales españoles. El éxito de esta empresa hirió de tal forma los ánimos de Felipe II

que, encolerizado, decidió pasar a la acción y atacar directamente a Inglaterra. Su objetivo no iba a ser otro que provocar la renuncia al trono de la reina Isabel y de paso aprovechar la ocasión para restaurar la religión católica. Se pensó erróneamente que los católicos escoceses, irlandeses e ingleses apoyarían desde dentro la acometida hispana. Pero digo que erraron en su cálculo porque desdeñaron el sentimiento patriótico inglés, fuesen o no protestantes. Lo cierto es que esa ayuda nunca llegó.

Para una empresa de ese calibre pensó en el insigne marino don Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, a quien confió la tarea de reunir una armada lo suficientemente fuerte como para asestar un duro y decisivo golpe a la marina inglesa. El viejo marino, que soñaba desde hacía años con una gesta de este calibre que sirviera de colofón a su intachable carrera al servicio de España, puso de inmediato manos a la obra.

La estrategia de la armada consistiría en atraer hacia el sur de Inglaterra a todas las fuerzas navales que mantenían el bloqueo de las costas holandesas. Para ello previeron una escuadra de varios centenares de barcos que debían transportar más de noventa mil hombres. Los navíos debían llevar provisiones suficientes como para abastecer a toda la tripulación durante ocho meses.

Los capitanes serían nombrados por el propio Bazán, pues así fue facultado por el propio Felipe II. Y la lista de capitanes, pilotos y marinos es un verdadero florilegio de la nobleza española, la mayoría además curtidos en innumerables batallas navales. Entre ellos Juan Martínez de Recalde, Miguel de Oquendo, Pedro de Valdés, Hugo de Moncada, Alonso de Leyva, Martín de Bretendona, todos grandes veteranos en el difícil arte de las contiendas navales.

A las órdenes del marqués de Santa Cruz semejante fuerza habría sido extremadamente peligrosa para Inglaterra. Pero el destino asestó un duro golpe a los planes y pretensiones de Felipe II. En los meses previos a su despacho, concretamente el 9 de febrero de 1588, murió Álvaro de Bazán, marqués de Santa Cruz, a la edad de sesenta y tres años. Pero eso no fue lo peor. La elección del séptimo duque de Medina-Sidonia como sustituto del fallecido Bazán no pudo ser más desafortunada. Frente a marinos expertos y experimentados como Recalde u Oquendo se nombró a este aristócrata, carente de la preparación necesaria para ello. El duque de Medina-Sidonia vivía cómodamente en sus dominios de Sanlúcar cuando supo, por un correo de la Corte, la decisión real. Él mismo, después de agradecer al Rey su elección para tan magna empresa, le confesó que carecía de la salud necesaria para ella y que enfermaba y hasta “se mareaba” siempre que embarcaba en un navío. Por tanto, no se puede culpar a Medina-Sidonia porque su respuesta a Juan de Idiáquez, secretario real, no pudo ser más sincera. Resulta incomprensible que pese a estas advertencias el Rey decidiera mantenerlo al frente de la Armada. Probablemente, lo avanzado de los preparativos impidió ver el desacierto con la frialdad necesaria.

La *Invencible* partió de Lisboa el 30 de mayo de 1588, entrando en el puerto de La Coruña diecinueve días después, luego de sufrir una gran tormenta. Tras repararse los navíos y reaprovisionarse zarparon de nuevo el 22 de julio rumbo a las costas de Flandes donde debía embarcar a las tropas de Alejandro Farnesio que se utilizarían en la toma efectiva de Inglaterra. En su recorrido hasta Flandes se produjeron choques esporádicos en las costas de Plymouth y en Portland Hill, con bajas tanto en la Armada de Medina-Sidonia como en la del almirante Howard. La escuadra inglesa era inferior en número de buques pero muy superior en

movilidad y en el calibre de su artillería. Pero el objetivo de la armada española era llegar al puerto de Calais y se logró con muy pocas bajas después de navegar durante días por aguas hostiles. El 6 de agosto de 1588 estaba la flota amarrada en el puerto de Calais. Por diversos motivos no acudió a Calais Alejandro Farnesio con tropas, municiones y víveres, como se había previsto en los planes de campaña. Sin embargo, los ingleses, creyendo que el enlace se había hecho y que la *Invencible* estaba preparada para tomar Inglaterra avanzaron en posición de combate. Al divisarlos la armada española se hizo a la mar en la madrugada del 7 al 8 de ese mismo mes, comenzando este último día las hostilidades con las flotas de Howard, Drake y Seymour. A la altura del puerto de las Gravelinas se produjo el encuentro con la escuadra inglesa que provocó la pérdida de cuatro navíos que averiados por los impactos aportaron a plazas enemigas y fueron tomados por los ingleses.

Desde este momento empezó el calvario de la *Invencible*. La armada, muy mermada en su número, carente de víveres y de suficiente munición, decidió bordear las costas inglesas, escocesas e irlandesas en un viaje a ninguna parte. La decisión del duque de Medina-Sidonia, contra la opinión de varios de sus generales, de regresar a España bordeando las islas Británicas fue equivocada y arriesgada. Desconocía que la armada de Howard estaba en retirada pues le faltaban bastimentos; hubiese sido un buen momento para hostigarla en condiciones adversas para los ingleses.

La circunnavegación de las islas Británicas se realizó en medio de la zozobra, porque muchos buques estaban averiados, carecían de víveres y de ropa para resistir en frío del norte y además no disponían de cartas náuticas precisas sobre aquel improvisado derrotero. Y aunque nunca fue derrotada por la escuadra inglesa, lo cierto es que lo que no hizo el enemigo se encargó de hacerlo la

meteorología. Una serie de tormentas, ocurridas los días 6, 19 y 22 de septiembre terminaron por desaparejar la armada. No pocos navíos se vieron obligados a arribar a puertos escoceses e irlandeses, corriendo los tripulantes una suerte muy dispar. Algunos fueron acogidos por familias escocesas y regresaron meses después a España pero la mayoría de ellos fueron robados y asesinados, mientras el resto de las naves sufrían hambrunas por falta de víveres, frío y epidemias.

En total, de los ciento cincuenta buques, incluyendo una veintena de carabelas de apoyo, tan solo regresaron sesenta y seis, y de los treinta mil hombres embarcados unos diez mil. De poco sirve decir que la mayor parte de las pérdidas se produjeron por tormentas y accidentes no por combates. La improvisación con la que fue pertrechada, las indecisiones del duque de Medina-Sidonia, la incompetencia de Alejandro Farnesio que incumplió gravemente las órdenes de abastecimiento de hombres y víveres en Calais, y los desastres atmosféricos convirtieron a la *Invencible* en uno de los mayores dramas de la historia naval española.

Y lo peor es que la derrota no acabó ahí. Los ingleses aprovecharon la indefensión española para atacar los puertos de La Coruña, Lisboa y Vigo. Sin embargo, esta derrota con ser importante no fue decisiva. De hecho, en abril de 1591 zarpó Howard con una importante armada para tomar las flotas de Indias y una armada de Alonso de Bazán, compuesta por cincuenta y cinco navíos, le obligó a renunciar a su objetivo, abandonando apresurado las aguas de las Azores. Años después, Felipe II tenía preparada otra escuadra tan contundente como la *Invencible*, que si no acabó enfrentándose a la inglesa fue por la muerte del rey Prudente.

CAPÍTULO IX

LA DISPUTA POR EL *MARE NOSTRUM*

Si complicado estaba el control del Atlántico, el Mediterráneo también se hallaba en plena efervescencia, con el avance turco y la intensificación del corsarismo berberisco. En los primeros años del siglo XVI, a través del conde Pedro Navarro, los Reyes Católicos habían firmado pactos de vasallaje con los reyezuelos del norte de África. El jeque de Argel, Selim Eutumi, suscribió el pacto en 1505, siguiendo su ejemplo otros jeques de ciudades norteafricanas. La toma del peñón de Vélez, en la costa de Alhucemas, hacia 1508, disuadió a otros muchos jefes locales, que entablaron relaciones de vasallaje con España. Así, en 1512 fue el jeque de Tremecén, Muley Abdalla, quien vino expresamente a la ciudad de Burgos a suscribir el pacto con Fernando el Católico. A cambio de la paz aquéllos se comprometieron a pagar un tributo anual. Sin embargo, a la muerte de Fernando el Católico en 1515 interpretaron que los pactos habían prescrito. Para ello, narró López de Gómara, "acordaron llamar a Barbarroja, que ya tenía fama de buen capitán… para que los librase de servidumbre y del tributo que pagaban a los españoles…". El afamado corsario debió aceptar la petición, pues en 1516 se hizo con el control de Argel, quitando "las armas reales de Castilla y Aragón, que estaban en la ciudad". Así creó Barbarroja, con el respaldo de los turcos, un reino corsario, justo al sur de las costas españolas. De esta forma el África berberisca se transformó en el África turca, permitiendo a estos últimos el dominio naval del Mediterráneo occidental durante varias décadas. Con razón había predicho el cardenal Cisneros que los berberiscos allanarían el camino a los turcos, sus protectores.

En cualquier caso, estaba bien claro que no hacía falta tener una política expansiva en el Mediterráneo ni una "idea imperial" como la de Carlos V para entrar en conflicto con berberiscos y turcos. Sencillamente, se trataba de un simple concepto de seguridad de los reinos hispánicos. Como afirmara el historiador Joseph Pérez, en tiempos de Carlos V el peligro real para los castellanos no era solamente el turco sino fundamentalmente el berberisco, pues suponía una amenaza prácticamente constante para las costas peninsulares. Y no se trataba solo de posibles ataques reales, que los hubo, y muchos, sino de la psicosis de horror que generaban y que llevaba a una intimidación constante de la población. ¡Cuántos rumores se desataron sobre inminentes ataques berberiscos y turcos que jamás llegaron a producirse! Menos mal —pensaban entonces— que contaban con la ayuda divina a juzgar de lo que decía Francisco López de Gómara, que cuenta de aquellos peninsulares que tenían por costumbre repeler el ataque de los islámicos al grito de "¡Santiago, Santiago!".

El enfrentamiento con los berberiscos del norte de África, y especialmente con los hermanos Barbarroja, duró décadas. Después habrá que derrotar al Imperio turco en Lepanto para que España consolide una posición destacada en el Mediterráneo, aunque fuese transitoriamente. Ya veremos que Lepanto no supuso, ni muchísimo menos, el final del dominio turco sobre el *Mare Nostrum* aunque sí permitió un respiro a España que duró más de una década.

1. LA MEDIA LUNA FRENTE A LA CRUZ

Distinguir los ataques corsarios de los ataques de una armada de

guerra resulta muy difícil porque la frontera es muy difusa. No olvidemos en este sentido que Barbarroja, por citar un caso claro, llegó a ser la máxima autoridad de la armada turca, alternando ataques puramente corsarios con otros en los que comandó una escuadra *nacional*.

Sea como fuere, lo cierto es que los ataques sobre las costas del sur peninsular tenían antiguas raíces bajomedievales. De hecho, ya Jaime I el Conquistador en pleno siglo XIII ordenó la construcción de torres vigías en las costas levantinas para prevenir los ataques piráticos. El conflicto se agudizó, primero, con la caída del reino Nazarí, y segundo, con la instauración del reino pirata de Argel por Barbarroja. Desde entonces las arremetidas contra las costas españolas arreciaron, así como el pánico de la población que vivía en la costa. Sus objetivos eran dos: uno, obtener botín, y dos, ayudar a los mudéjares y moriscos que se habían quedado en la Península.

Y era muy difícil que la Armada Real de Galeras evitase dichos asaltos porque los kilómetros de costa eran muchos y los berberiscos solían estar bien informados de la ubicación exacta de la escuadra. Así, en 1507, año en el que la escuadra llevó a Nápoles a Fernando el Católico, decía López de Gómara que se llenó la costa de Granada de corsarios, "haciendo mucho daño".

De entre todos los asaltos de Barbarroja vamos a resaltar el sitio a Bujía en 1515. Hasta allí llegó Barbarroja con quince galeras, mientras que centenares de turcos y berberiscos atacaban por tierra a las órdenes del jeque Benalcazade. Cuando todo parecía perdido acudió en defensa de Bujía una armadilla procedente de Argel con cinco naos, mandada por el valiente marino guipuzcoano Martín Uranzu de Rentería. Éste presentó combate y obligó a Barbarroja a levantar el sitio, viendo el ataque sin cuartel que le infringieron las

naos de Rentería. En el combate hubo numerosas bajas, entre ellas la de un hermano de Barbarroja, llamado Jaza. Poco después, muy agradecido, el alcaide de Bujía escribió una carta donde decía:

> "Martín de Rentería sanó de unas heridas, y ahora está en la cama con una lanzada. No lo merece por cierto, pero por ser tan esforzado como es pónese en la delantera y, a veces, hállase con no mucha compañía".

Años más tarde, se topó con su galeón con una armada corsaria, formada por diecisiete fustas y galeotas al mando de Haidin Cachadiablo. Tras un breve combate, según López de Gómara, cogió viento de popa y escapó. Posteriormente, en la batalla de Preversa, fue prendido por Barbarroja y trasladado a Estambul. El astuto corsario intentó convencerlo para que se pasara a su bando como uno de sus lugartenientes pero murió en prisión por no querer renunciar a su vasallaje con el César.

En 1529 encontramos un hecho especialmente desgraciado, pues se produjo la derrota de la Armada Real de Galeras a manos de Cachadiablo. Teniendo en cuenta que la escuadra corsaria era muy superior, de quince fustas, el hijo del capitán general Domingo de Portuondo recomendó a su padre que evitara el combate. Rodrigo de Portuondo pensó equivocadamente que su hijo mostraba falta de valor cuando en realidad no se trataba más que de simple cordura. Sea como fuere, lo cierto es que "se airó y le dijo que no era su hijo, pues temía cobardemente aquellas fustillas y bergantinejos de ladrones, que sólo él con su galera los echaría a hondo". Entonces salió en persecución de los corsarios que, sintiéndose muy superiores en número, se volvieron contra sus perseguidores y le infringieron una severa derrota. Corría por entonces el 25 de octubre de 1529. Rodrigo de Portuondo perdió la vida y su hijo Domingo fue herido y hecho prisionero. ¡El viejo capitán pretendió dar una lección de valentía a su hijo, pero muy al contrario éste se la dio a él de sensatez, una sensatez que no le pudo salvar la vida! Tras ser

derrotada y casi destruida, la costa española quedó durante algunos años desguarnecida frente a los ataques berberiscos y turcos.

En 1535, Carlos V emprendió una gran expedición para la conquista de La Goleta y la recuperación de Túnez. Para ello se reunieron casi todas las armadas que había en España, más las italianas. También se unió a ellos don Luis de Portugal, hermano de la Emperatriz, con veinte carabelas, un galeón por capitana y cerca de veinte mil soldados. El total de embarcaciones, entre las de remo y las vela, chicas y grandes, alcanzaron a ser unas trescientas. El envite contra Túnez fue imposible de frenar, y la plaza fue tomada por las tropas carolinas, en medio de la estampida de la hueste de Barbarroja. El corsario embarcó con una pequeña armada de quince galeras y salió rumbo a Argel. El Emperador quiso tomar también Argel, considerada un auténtico nido de corsarios, pero le convencieron para que desistiese.

Sin restar méritos a tan valiente hazaña huelga decir que los resultados de tal enfrentamiento fueron muy limitados. No solo no se acabó con Barbarroja sino que éste además siguió dominando el Mediterráneo y atacando los intereses españoles desde su base de Argel.

Y, de hecho, la respuesta turca no se hizo esperar, pues en 1538 los otomanos derrotaron a la armada cristiana en la batalla de Preversa, donde ciento treinta y cuatro galeras de la liga se enfrentaron a otras tantas turcas, comandadas por Barbarroja y Dragut. Estos últimos rechazaron el ataque de la escuadra cristiana al mando del príncipe Andrea Doria, a quien se criticó siempre en esta ocasión una excesiva pasividad. Después de una lucha recia en la que no pocos bajeles de la armada de Doria fueron hundidos, y temiendo a una gran tormenta que se desencadenó, el príncipe italiano decidió dar por perdida la batalla y regresar a la isla de

Corfú, en la actual Grecia. Las crónicas españolas nunca dieron demasiada importancia a esta derrota pero, al parecer, los turcos la ponderan tanto como nosotros Lepanto.

Hacia 1540, tras el ataque y saqueo de Gibraltar por el corsario Caramami, la Armada Real de Galeras, al frente de Bernardino de Mendoza, fue a su encuentro, topándose con los piratas en torno al mar de Alborán. La batalla fue descrita por los cronistas de la época de forma sumamente gráfica:

> "Formó la escuadra infiel en forma de media luna, según costumbre, poniéndose en medio la capitana de Caramami, adornados los bajeles con banderas y gallardetes en los calcés, antenas y batayolas, al son de clarines y dulzainas. D. Bernardino arengó a su gente, armó a los forzados, prometiéndoles la libertad y otras mercedes… Al son de trompetas, tambores y pífanos formaron en tres escuadrones y, en medio, la capitana, acompañada de seis galeras que le daban escolta. Aproximáronse ambas escuadras, y al llegar a tiro de cañón, empezó el fuego… Embistiéronse las dos capitanas, dispararon los cristianos su artillería, haciendo grande estrago con las pelotas que lanzaban y los perdigones de hierro y pedernales en que iban envueltas. A los gritos de ¡embiste!, ¡embiste!, invocando los turcos a Alá y Mahoma y los cristianos a dientes con odio y encarnizamiento, disputándose una victoria que estuvo indecisa por espacio de más de una hora… Un arcabuzazo quito la vida a Caramami, con lo que aflojaron los turcos y los cristianos gritaron ¡victoria! Y abatieron el estandarte enemigo y, cobrando con ello ánimo las otras galeras, se generalizó la victoria… Murieron en la batalla setecientos turcos y fueron presos quinientos y, de los españoles, murieron doscientos y entre ellos los valerosos capitanes Alonso de Armenta, Tineo, Juan de Susnaga y Martín de Gurichaga, y hubo más de quinientos heridos. Los turcos perdieron nueve galeotas y una galera y alcanzaron libertad setecientos cincuenta cristianos… Después del combate se dirigió D. Bernardino a Motril, desde donde envió un mensaje al marqués (de Mondéjar), su hermano, participándole la feliz nueva de la victoria que se celebró en Granada con procesiones y regocijos públicos. En Málaga, a la que se dirigió después la escuadra fue recibida con grandes demostraciones de entusiasmo y allí fueron en procesión los esforzados vencedores con su general a la cabeza y los cautivos libertados a Nuestra Señora de la Victoria para dar gracias a Dios del inmenso beneficio recibido…"

Al año siguiente, quizás crecidos por los últimos resultados, el César decidió ir a buscar a Barbarroja a su propia base argelina, concentrando para la ocasión un buen número de barcos. La precipitación del ataque, lanzado inadecuadamente en noviembre, y los temporales hicieron de la campaña un fracaso. En adelante, si el acecho corsario disminuyó no fue por los méritos del Emperador sino por los problemas internos del Imperio Otomano así como por la muerte, en 1546, del temido Barbarroja.

No obstante, aunque a menor escala y con menor previsión, el acecho corsario continuó. Conocemos un curioso episodio, ocurrido en 1556, cuando catorce buques corsarios aportaron al puerto italiano de Gaeta, defendido por el conde de Altamira. Los turcos comenzaron a saquear el pueblo y a capturar personas cuando ochocientos arcabuceros que defendían el castillo salieron y obligaron a “dejar la presa y recoger a embarcarse”. Sin embargo, en su huida se llevaron a cinco mujeres en una barca que finalmente perecieron ahogadas porque “como gritaban mucho las echaron a la mar”. Este episodio muestra claramente la situación de inestabilidad y de rapiña que se vivía en el Mediterráneo.

Carlos V acaba su reinado con muy pocos avances por no decir ninguno en su ofensiva contra la media luna. Y la situación no mejoró con Felipe II, al menos hasta la batalla de Lepanto. En torno a 1560 se produjo el gran desastre de los Gelves, una de las mayores derrotas navales de las fuerzas españolas en el quinientos. La campaña fue preparada minuciosamente por Juan Andrea Doria, quien en febrero de 1560 partió para el norte de África. Al parecer, poco antes de entrar en combate el príncipe genovés enfermó y sus lugartenientes dudaron en la forma en la que debían afrontar el envite. Estas indecisiones fueron aprovechadas por los enemigos para ganar una posición favorable y derrotarlos de forma

contundente. Veintisiete galeras fueron echadas a pique, incluida la capitana de Juan Andrea Doria, que salvó su vida milagrosamente, y 10.000 cristianos fueron capturados y sometidos a esclavitud. Menos suerte que Doria tuvo el capitán general de la Armada de Nápoles, Sancho Martínez de Leyva y sus hijos, que fallecieron en el combate. Ya sin la ayuda naval el fuerte fue sitiado hasta que el 30 de julio el gobernador de la plaza, Álvaro de Sande, la rindió, al parecer por falta de agua.

Pero la respuesta española tampoco se hizo esperar demasiado, pues, en 1564, las galeras de Juan Andrea Doria, derrotaron a la escuadra otomana y tomaron el peñón de Vélez de la Gomera.

2. LA GRAN BATALLA DE LEPANTO

En una carta dirigida por Juan Andrea Doria a Juan de Austria le decía: "¿Preguntáis mi opinión, Señor?, yo os digo que el Emperador vuestro padre, con una escuadra como ésta no hubiese cesado de combatir hasta ser emperador de Constantinopla".

Como es bien sabido, al avance turco en el Mediterráneo sólo se le oponía con contundencia la Casa de Austria. La cruz y la media luna frente a frente. Por lo demás, únicamente Venecia se sustraía a las acometidas turcas aunque más bien debido a su destreza diplomática que a su capacidad militar.

Había sido en tiempos de Solimán el Magnífico cuando el Imperio turco disfrutó del máximo esplendor en el Mediterráneo, pues sus naves surcaban ese mar desde Argel hasta las costas del Próximo Oriente. En 1560 una armada de nada menos que cincuenta galeras italianas fue derrotada en Djerba (Trípoli) por una armada turca.

Parece ser que Felipe II se convenció desde este momento de la necesidad de construir una gran armada de galeras que pudiera resistir convenientemente a los turcos. Y las palabras del rey no quedaron en papel mojado, pues hacia 1570, poco antes de la gran contienda de Lepanto, las galeras vinculadas a España en el Mediterráneo superaban el centenar y medio.

El sucesor de Solimán, Selim II, fue un ser repugnante y monstruoso física y moralmente. Se cuenta que fue su pasión por los vinos la que le impulsó a la conquista de Chipre, isla muy celebrada por sus caldos. El desencadenante de la contienda de Lepanto se inició precisamente cuando Selim II envió un ultimátum a los venecianos para que le entregasen Chipre. Los venecianos no cedieron pero los turcos, en 1570, arribaron a ella nada menos que con cien mil hombres. Ante tal situación Venecia pidió el auxilio de las naciones cristianas al que sólo respondieron España y el Pontífice San Pío V. Eso les pareció suficiente, la espada temporal y la espiritual juntas para salvar a Venecia y a toda la cristiandad.

Dicho y hecho, los Estados Pontificios pertrecharon doce galeras, nombrando almirante a Marco Antonio Colonna, duque de Palliano y condestable del reino de Nápoles. Por su parte, Felipe II ordenó en abril de 1570 a Juan Andrea Doria unirse de inmediato a la armada veneciana, mientras se establecían las bases de la Liga Santa entre España, el Papado y Venecia. España, que aportó la mayor parte del capital y el grueso de la escuadra, consiguió poner al frente de la misma a Juan de Austria. Como es bien sabido, éste era hijo del emperador Carlos V y de Bárbara de Blomberg. Nacido en Ratisbona, se educó en España, ignorando en sus primeros años la regia estirpe de su progenitor. Endulzó los últimos días del Emperador y, siendo ya un adolescente, fue presentado en la Corte y reconocido como hermano de Felipe II, que le profesó acendrado

cariño, enturbiado a veces por la malevolencia de algunos pérfidos consejeros. Se había curtido en la guerra contra los moriscos de las Alpujarras, donde mostró su talento y habilidad, y tenía un lema que dice mucho de su arrojo: “cuando no se avanza se retrocede”.

En torno a Messina se concentró la escuadra de la Liga, compuesta por doscientas siete velas, incluidas las doce del Papa y las ciento quince venecianas. Todo estaba previsto hasta el punto de que uno de los navíos hacía las veces de hospital. Los soldados eran en su mayoría gente bisoña en las lides navales, mientras que los jefes eran marinos de reconocido prestigio como Álvaro de Bazán, Juan Andrea Doria y Agustín Barbarigo.

Allí fondeó la Armada de la Liga, en la Fosa de San Juan, donde se celebró una misa muy especial, delante de buena parte de la tripulación. La emoción de la ceremonia se palpa en el texto del cronista Gonzalo de Illescas que transcribimos a continuación:

> “Al alzar la hostia y cáliz, fue tal la vocería de los soldados llamando en su ayuda a Dios sacramentado, y a su Madre Santísima; el ruido de la artillería, de las cajas de guerra, trompetas, clarines y chirimías; el horror del fuego y humo, del temblor de la tierra y estremecimiento de las aguas, que pareció bajaba a juzgar el mundo Su Majestad Divina con la resurrección de la carne, premio debido a la naturaleza del hombre”.

Agitación, turbación, conmoción, vibración y miedo se mezclaban entre los soldados y marinos, pero también convencimiento en sus posibilidades de victoria. Ésta fue probablemente una de las claves del éxito. En una carta escrita por Juan de Austria a su hermanastro Felipe II, el 16 de septiembre de 1571, a escasas semanas de la gran batalla, le decía lo siguiente: “La gana que en esta armada hay de pelear es mucha y la confianza en los de vencer no menos. Hágalo Dios como él más se sirva…”

La escuadra aliada se dirigió a Corfú, una de las islas venecianas de la parte de Levante que había sido arrasada por los turcos. Los venecianos eran partidarios de un ataque rápido, antes de que los buques turcos que acababan de asolar nuevamente Chipre se reuniesen con los que Alí Pachá –también llamado Alí Pasha o Bajá– tenía en el golfo de Lepanto. Poco antes de la contienda, el 28 de septiembre de 1571, Felipe II envió una carta a Sancho de Padilla, embajador en Génova, pidiendo que la gran armada de Juan de Austria invernase en Sicilia y se esperase a una estación más benigna para atacar. De haber llegado a tiempo esta orden, se hubiese cambiado el rumbo de la historia, la batalla de Lepanto no hubiese ocurrido en 1571 y nunca sabremos dónde y cuándo se habría producido el enfrentamiento, ni tampoco con qué desenlace. Sea como fuere lo cierto es que la misiva llegó cuando la escuadra de Juan de Austria había puesto rumbo a su encuentro con los turcos, que tuvo lugar en el golfo de Lepanto, nombre por el que se conocía la unión de dos golfos, el de Corinto y el de Patrás, entre la península del Peloponeso y el resto de la Grecia continental. El 7 de octubre de 1571 los soldados y marinos de la Liga Santa divisaron las velas enemigas. Cuentan las crónicas que en ese momento un piloto susurró al oído del hermanastro del Rey: “sacad las garras señor que dura ha de ser la jornada”. Asimismo se le preguntó si celebraría consejo, a lo que respondió: “no es tiempo de razonar sino de combatir”.

La escuadra turca estaba formada por doscientos setenta y siete buques entre galeras, galeotas y fustas divididas en cuatro escuadras. Toda la armada se hallaba a las órdenes del favorito del sultán, un joven arrojado pero con poca experiencia llamado por los españoles Alí Pachá. Era superior en número de navíos pero no en pertrechos y cañonería, aspectos en los que se veía muy superada por los aliados cristianos. Al ver Alí Pachá aparecer en el horizonte

de aquella turbia mañana las velas de la escuadra de la Liga Santa palideció pero no por ello dejó de presentar combate.

La disposición táctica de la armada de la Santa Liga era la siguiente: el flanco izquierdo estaba mandado por el proveedor de Venecia Agustín Barbarigo, al mando de sesenta y cuatro galeras venecianas, mientras que el derecho lo ocupaba Juan Andrea Doria con otros tantos buques. En el centro estaba la capitana de Juan de Austria, flanqueada por la capitana veneciana, al frente de la cual iba el comandante Sebastiano Venier, y la capitana del Papa, gobernada por el almirante Marco Antonio Colonna. Álvaro de Bazán se encargaba de cubrir la retaguardia con treinta galeras, mientras que la vanguardia, algo adelantada del resto de la armada, iría encabezada por Juan de Cardona con ocho galeras. Las veinte naves mancas de aprovisionamiento, al mando del capitán César de Ávalos, navegarían a cubierto entre las escuadras citadas. La armada turca se estructuraba de forma similar, yendo Alí Pachá, flanqueado por la izquierda por el gobernador de Argel y, por la derecha, por el Pachá de Alejandría y en la retaguardia Murad Dragut.

Tras los primeros disparos de lombardas el primer enfrentamiento se produjo entre las galeras venecianas de Barbarigo y las musulmanas del Pachá de Alejandría. Los gritos ensordecedores de los remeros –llamados *chusma*– y de los soldados turcos se oyen a distancia. Barbarigo cae mortalmente herido mientras su nave es presa de los otomanos. La capitana de la armada de la Liga, la de Juan de Austria, se dirigió hacia la de Alí Pachá hasta llegar al abordaje. En los puentes de las dos embarcaciones se luchó como si de tierra firme se tratara. Flechas turcas, arcabuzazos, choque de espadas, cimitarras, astillas de las embarcaciones, vocerío, humo,

estrumpidos de los disparos; todo retumba en una horrible confusión.

Juan de Austria, empuñando su espada, combatió como un soldado más, en un momento de gran peligro. Los navíos de Álvaro de Bazán y de Marco Antonio Colonna acudieron en su auxilio y se hicieron con el control de la capitana turca, matando a Alí Pachá. Poco después, un soldado el corta la cabeza al líder turco y se la presenta a Juan de Austria, quien apenado aparta su rostro. Resuena entonces el grito de ¡victoria! La batalla se había ganado un 7 de octubre de 1571, permitiendo a España un mayor control del Mediterráneo. No obstante, el coste humano fue muy alto: quince mil muertos entre las filas otomanas y ocho mil entre las de la Santa Liga, además de varias decenas de miles de heridos entre los dos bandos. Las cifras nos dan una idea de la magnitud y de la crudeza de los combates vividos en el golfo de Lepanto.

La contienda concluyó a las cuatro de la tarde dese día 7 del mes de octubre y Felipe II no supo de la victoria hasta el 29, es decir, hasta veintidós días después. Tras la alegre noticia se organizó en Madrid una multitudinaria y solemne procesión de acción de gracias en la que participó emocionado el rey Prudente. Probablemente la historiografía española ha sobrevalorado los efectos de esta gran victoria porque Lepanto ha sido durante siglos un verdadero símbolo de la patria hispana y quizás también de la cristiandad.

Desde hace mucho tiempo la batalla naval de Lepanto dejó de ser un simple hecho histórico para trascender el terreno de la leyenda. Probablemente Lepanto no significó el fin de la amenaza turca en el Mediterráneo, como la derrota de la Invencible no significó la pérdida de la hegemonía hispánica en el Atlántico. De hecho, tan solo dos años después de Lepanto, los turcos derrotaron a los

españoles en La Goleta (Túnez), tras un duro ataque naval y terrestre. Nunca más recuperó España esta estratégica ciudadela.

CONCLUSIONES

Aunque la temática de la navegación en la Edad Moderna tiene muchos y valiosos estudios que parten desde los pioneros trabajos de Martín Fernández de Navarrete y de Cesáreo Fernández Duro, lo cierto es que hasta la fecha no estaba totalmente claro el sistema naval español. Había múltiples confusiones, en parte provocadas por el hecho de que muchas de las armadas del Imperio recibieron distintos nombres a lo largo de su devenir.

Por otro lado, la versatilidad del sistema hacía que unas veces apareciesen juntas, que los capitanes generales cambiasen anualmente de una a otra, según las necesidades y que, incluso, se modificasen sus objetivos habituales. Todo ello contribuyó, como ya hemos afirmado, a un cierto grado de confusión entre la historiografía que impidió la comprensión global del modelo naval y la concreción de las distintas armadas hispanas de aquellos tiempos.

Como hemos podido demostrar en este libro, existió un sistema definido de flotas, galeones y armadas a lo largo y ancho del Imperio. Un sistema que, acorde con la gran complejidad del momento, gozó de una enorme flexibilidad. El modelo funcionó, y funcionó bien, pese a que era la primera vez en la historia que un Estado se enfrentaba a una complejidad naval como la que requirió este vasto imperio del siglo XVI. Se trataba no solo de defender las costas peninsulares sino de proteger los intereses de un vasto territorio, de Sevilla a Tierra Firme, de Veracruz a Filipinas, de Fuenterrabía al Ferrol, o de Barcelona a Nápoles.

El modelo fue ideado básicamente por la administración del emperador Carlos V. Tras múltiples ensayos se terminó perfilando una estructura que, *mutatis mutandis*, tuvo una vigencia de más de dos siglos. Así, pues, con Carlos V se configuró a grandes rasgos el sistema de flotas en la navegación indiana así como la distribución de las armadas y sus respectivos medios de financiación. Su hijo, Felipe II, lo que hizo fue afianzar este modelo naval, legislando detalladamente una praxis naval, implantada de hecho durante el reinado de su progenitor. Por tanto, el hijo del César se limitó a terminar de perfilar un modelo que se encontró ya diseñado y funcionando.

A lo largo del presente trabajo hemos podido observar que ni el César ni el rey Prudente dispusieron de una gran armada regia permanente. Y tal decisión tenía su lógica interna: ni era posible económicamente ni tampoco viable desde el punto de vista estratégico. Se optó precisamente por la existencia de múltiples escuadras, con objetivos muy diversos. En cuanto a la financiación no se hizo otra cosa que buscar un desarrollo naval económicamente sostenible, habilitando viejos impuestos como la avería que permitían sufragar una parte de los gastos de defensa.

Finalmente, debemos decir que, con una visión excesivamente crítica y negativista, se ha destacado la falta de medios y los fracasos de muchas de estas armadas y flotas. Pero, no podemos perder de vista el esfuerzo ingente que debió hacer la Corona para financiar estas armadas. Basta con citar dos datos: la Armada Real de las Galeras de España costaba al año cerca de doscientos mil ducados. Si la cifra la multiplicamos por todas las armadas y asientos que había en el Imperio, más el coste adicional de las grandes empresas de conquista en el Norte de África, la cantidad resulta absolutamente astronómica.

Por otro lado, hubo un buen número de derrotas que, en ocasiones, incluso costaron la vida a los propios capitanes generales, como fue el caso de Rodrigo de Portuondo, fallecido tras un combate con Barbarroja en torno a Formentera. Sin embargo, los ataques navales arreciaron en esta centuria, en el Atlántico a cargo de franceses primero y después de ingleses, y en el Mediterráneo por parte de berberiscos y turcos. Era absolutamente imposible predecir dónde y cuándo atacarían los corsarios, como era también absolutamente inevitable que pudieran tomar, en una u otra ocasión, navíos que viajaban solos o atacar por sorpresa algún puerto. Defender todo un Imperio de eventuales ataques corsarios era una empresa harto complicada.

A nuestro juicio, no se han destacado suficientemente los grandes logros de unas armadas que permitieron mantener a España la hegemonía en los mares durante más de un siglo. Las escuadras españolas produjeron un alto grado de disuasión entre las formaciones enemigas que aún no ha sido cuantificado ni suficientemente destacado. Los bandidos con frecuencia intentaban eludir la presencia de las armadas españolas, asaltando preferentemente buques comerciales que, por unos motivos u otros, viajaban fuera de la conserva y sin protección. También se han resaltado algunas grandes victorias navales de corsarios como Juan Florín (Jean Flory), Pierna de Palo o Francis Drake, pero no las cientos de ocasiones en las que las armadas españolas derrotaron a sus enemigos, prendieron a los corsarios y confiscaron sus pertenencias. Por otro lado, no debemos olvidar que en el siglo XVI los corsarios no fueron capaces de capturar ni una sola de las flotas de Indias. Estos desgraciados acontecimientos no ocurrieron hasta el siglo XVII, cuando el poderío naval de España comenzaba a declinar de forma ostensible.

En definitiva, el sistema naval implantado por España blindó en buena parte el comercio y la navegación en los puntos neurálgicos del Imperio. Aunque no se pudieron asegurar todos los puertos y costas del Imperio, lo cierto es que nadie dudaba entonces que España era la primera potencial naval del mundo.

FUENTES DOCUMENTALES

ARCHIVOS

1. ARCHIVO GENERAL DE INDIAS (AGI)

-Indiferente General: 418, 419, 420, 421, 423, 424, 737, 856, 1090, 1091, 1092, 1093, 1205, 1206, 1207, 1961, 1963, 1964, 1965, 1966, 2673, 3094.

-Santo Domingo: 8, 9, 10, 49, 71, 868.

-Contratación: 198, 500, 2928, 5090, 5091, 5092.

-Patronato: 170, 172, 174, 176, 267, 269, 288.

-Justicia: 1164.

-Contaduría 431.

2. ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (AGS)

-Consejo Real 35.

-Secretaría de Estado: 368, 369, 370, 371, 372, 373, 439.

-Guerra y Marina: 1, 1315, 1316, 1317, 1319, 1320, 1321.

-Consejos y Juntas de Hacienda: 12-24, 12-41, 20-1, 20-8, 20-10, 20-17, 20-19, 20-24, 20-40, 20-45, 24-387, 26-47, 51-212, 51-213, 57-161, 171.

-Contaduría Mayor de Cuentas 398, 447, 448, 449, 1197,

-Patronato Real: 50.

-Documentos de Castilla 46-38,

3. ARCHIVO HISTÓRICO NACIONAL (AHN)

-Diversos. Documentos de Indias 23/39, 23/40, 23/42, 23/48, 81, 88, 93.

4. MUSEO NAVAL (FONDO DOCUMENTAL)

-Colección Vargas Ponce T. 1, doc. 114; T. XIX, doc. 5.

-Colección Fernández de Navarrete Nº 341.

5. BIBLIOTECA NACIONAL

-Ms/ 13.103.

BIBLIOGRAFÍA

ALFONSO X, EL SABIO (1992): *Las Siete Partidas. Antología*. Madrid, Castalia.

APESTEGUI CARDENAL, Cruz (1996): "La construcción naval y la navegación", en *Navegantes y naufragios*. Barcelona, Lunwerg Editores.

—(1996b): "La vida a bordo: condiciones de vida en un navío o galeón de la Armada Real de la época del Guadalupe", en Inmaculada Sanchís Bueno (coord.): *Navegantes y Naufragios. Galeones en la ruta del Mercurio*, pp. 81-124.

ARCINIEGAS, Germán (1957): *Biografía del Caribe*. Buenos Aires, Editorial Sudamericana.

ARMERO, Álvaro (2003): Piratas, corsarios y bucaneros. Madrid, Libsa.

BABÍO WALLS, Manuel (1981): “La vida cotidiana del hombre del mar andaluz en la Carrera de Indias: hipótesis de un trabajo de Historia naval”. *I Jornadas de Andalucía y América*, Vol. I. La Rábida, pp. 253-262.

BELLOSO MARTÍN, Carlos (2006): “El *barrio español* de Nápoles en el siglo XVI (I Quartieri spagnoli)”, en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica*, T. II. Madrid.

BENZONI, Girolamo (1989): *Historia del Nuevo Mundo*. Madrid, Alianza Editorial.

BLANCO NÚÑEZ, José María (2006): “La recuperación de Salvador de Bahía de Todos los Santos (1625), en *Guerra y sociedad en la Monarquía Hispánica* (Enrique García Hernán-Davide Maffi, eds.), T. I. Madrid, MAPFRE, pp. 981-1005.

BORREGO PLA, María del Carmen (1983): *Cartagena de Indias en el siglo XVI*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

BOTTINEAU, Yves (1977*): Portugal y su vocación marítima*. Paris, Editorial Boccard.

BRAUDEL, Fernand (1987): *El mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, T. II. México, Fondo de Cultura Económica.

—(1988): *El Mediterráneo*. Madrid, Austral.

CABALLERO JUÁREZ, José Antonio (1997): *El régimen jurídico de*

las armadas de la Carrera de Indias, siglos XVI y XVII. México: U.N.A.M.

CADENAS Y VICENT, Vicente de (1977): *El protectorado de Carlos V en Génova. La condotta de Andrea Doria*. Madrid, Hidalguía.

CAMARERO CALANDRIA, Emma (1999): "El arte en la galera Real de D. Juan de Austria en Lepanto", en *Arquitectura e iconografía artística militar en España y América*. Sevilla, pp. 721-735.

CANALES, Carlos y DEL REY, Enrique (2010): *Las reglas del viento. Cara y cruz de la Armada Española en el siglo XVI.* Madrid, Edaf.

CARANDE, Ramón (1989): *Estudios de Historia*, T. I. Barcelona, Editorial Crítica.

—(1990): *Carlos V y sus banqueros*, Barcelona, editorial Crítica.

CARRERO BLANCO, Luis (1962): *España y el Mar*, T. I. Madrid, Instituto de Estudios Políticos.

CASADO SOTO, José Luis (1988): *Los barcos españoles del siglo XVI y la Gran Armada de 1588*. Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.

CASTAÑEDA DELGADO, Paulino (1973): "El Tratado de Alcaçovas y su interpretación hasta la negociación del Tratado de Tordesillas", en *El Tratado de Tordesillas y su Proyección*, T. I, Valladolid, pp. 103-108.

CEREZO MARTÍNEZ, Ricardo (1971): *Años cruciales en la historia del Mediterráneo (1570-1574)*. Madrid, Junta Ejecutiva del IV Centenario de la Batalla de Lepanto.

—(1988): *Las Armadas de Felipe II*. Madrid, Ed. San Martín.

—(1991): *La proyección marítima de España en la época de los*

Reyes Católicos, Madrid, Ed. San Martín.

CERVERA PERY, José (1982*): La estrategia naval del Imperio*. Madrid, Editorial San Martín.

—(1988): *Don Álvaro de Bazán. El gran marino de España*. Madrid, Empresa nacional Bazán, 1988.

—(1997): *La Casa de la Contratación y el Consejo de Indias (Las razones de un superministerio)*. Madrid, Ministerio de Defensa.

CÉSPEDES DEL CASTILLO, Guillermo (1945): "La avería en el comercio de Indias", *Anuario de Estudios Americanos*, T. II, Sevilla, 1945, pp. 517-703.

—y Juan REGLA (1985): *Los Austrias. Imperio español en América*, Vol. III de la Historia de España y América social y económica. Barcelona, Editorial Vicens-Vives.

CHAUNU, Pierre (1955-57): *Seville et l`Atlantique (1504-1650)*. Paris.

—(1974): *La Expansión Europea (S. XIII al XV)*. Barcelona, Labor Nueva Clío.

—(1983): *Sevilla y América. Siglos XVI y XVII.* Sevilla, Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

CHÁVEZ, Alonso de (1983): Quatri partitu en cosmografía práctica, y por otro nombre Espejo de Navegantes, Madrid, Instituto de Historia y Cultura Naval.

(1964)*: Colección de documentos inéditos para la Historia de España* (C.D.I.H.E.). Vaduz, Real Academia de la Historia.

(1982): *Crónica de Juan II de Castilla* (edición de Juan de Mata Carriazo). Madrid, Real Academia de la Historia.

CROWLEY, Roger (2013): *Imperios del mar. La batalla final por el Mediterráneo 1521-1580.* Barcelona, Ático de los Libros.

DOMÍNGUEZ ORTIZ, Antonio y Bernard VICENT (1997)*: Historia de los moriscos*. Madrid, Alianza Universidad.

DÜLMEN, Richard van (1984): *Los inicios de la Europa Moderna, 1550-1648*. Madrid, Siglo XXI.

ENCINAS, Diego de (1945): *Cedulario indiano*. Madrid, Ediciones de Cultura Hispánica.

FENICIA, Giulio (2003): *Il Regno di Napoli e la difusa del Mediterraneo nell`età di Filipo II (1556-1598). Organizatione e finanziamiento*. Bari.

FERNÁNDEZ ÁLVAREZ, Manuel (2003): *Corpus Documental de Carlos V*. Madrid.

FERNÁNDEZ DURO, Cesáreo (1887): *Disquisiciones Náuticas*, Madrid, Imprenta de Aribau y Cª, 1877 (reed. En Madrid, Ministerio de Defensa, 1996).

—(1884): *La Armada Invencible*. Madrid, Sucesores de Rivadeneyra.

—(1972): *Armada española, desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*. Madrid, Museo Naval.

FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, Francisco (1992): “El Galeón español”, *Revista de Investigación y Ciencia*, Nº 191, Madrid, pp. 54-63.

FERNÁNDEZ DE NAVARRETE, Martín (1837-1858): *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles desde fines del siglo XV…* Madrid, Imprenta Nacional.

FERNÁNDEZ TORRES, Antonio (2007): “Diario de a bordo: la vida

en una nave del siglo XVI", en *Clío, revista de Historia* Nº 70. Barcelona, pp. 38-49.

FERNÁNDEZ VIAL, Ignacio y Guadalupe FERNÁNDEZ MORENTE (2001): *La primera vuelta al mundo. La nao Victoria*. Sevilla, Muñoz Moya Editor.

FLORES, Ángeles (1984): "Protagonismo andaluz en la sanidad naval del siglo XVII", *Andalucía y América en el siglo XVII*, T. I. Sevilla, pp. 363-384.

FRIEDERICI, Georg (1973): *El carácter del Descubrimiento y de la Conquista de América*. México, Fondo de Cultura Económica.

FRONTELA CARRERAS, Guillermo (1993): "La artillería del Consejo de Indias", en *La organización militar en los Siglos XV y XVI*. Málaga, pp. 493-501.

GARCÍA HERNÁN, Enrique (1996): *La armada española en la Monarquía de Felipe II y la defensa del Mediterráneo*. Madrid.

—y MAFFI, Davide (edits.) (2006): *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: política, estrategia y cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols. Madrid, Laberinto.

GARCÍA-BAQUERO GONZÁLEZ, Antonio (1992): *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*. Sevilla: Ed. Algaida.

GONZÁLEZ, Julio (1948): "Origen de la Marina real de Castilla", *Revista de Archivos, Bibliotecas y Museos*, T. LIV. Madrid, pp. 229-253.

GONZÁLEZ-ALLER HIERRO, José Ignacio (2005): "La vida a bordo en la época de Trafalgar", *Revista General de la Marina* Vol. 249, Nº 8-9. Madrid, pp. 187-218.

GOSSE, Philip (1973): *Los corsarios berberiscos. Los piratas del norte*. Madrid, Austral.

—(2003) *Quién es quién en la piratería*. Sevilla: Librería Renacimiento.

HAMILTON, Earl J. (1929): “Wages and subsistence on Spanish treasure ships, 1503-1660”, *Journal of Political Economy*, vol. 37, pp. 430-450.

—(1983): *El tesoro americano y la revolución de los precios en España, 1501-1650*. Barcelona, Editorial Ariel.

HARING, Clarence H. (1979): *Comercio y navegación entre España y las Indias*. México, Fondo de Cultura Económica.

—(2003): *Los Bucaneros de las Indias Occidentales en el siglo XVII*. Sevilla, Editorial Renacimiento.

HERRERA, Antonio de (1991): *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar océano*. Madrid, Universidad Complutense.

HÖFFMAN, Paul E. (1983): “El desarrollo de las defensas del Caribe. Siglo XVI y principios del XVII”. *Influencia de España en el Caribe, La Florida y La Luisiana 1500-1800*. Madrid, Instituto de Cooperación Iberoamericana, pp. 15-36.

Índice de la colección de documentos de Fernández de Navarrete que posee el Museo Naval (Comp. De V. Vicente Vela) (1946). Madrid, Instituto Histórico de la Marina.

JIMÉNEZ DE LA ESPADA, Manuel (1940): *La guerra del moro a fines del siglo XV*. Ceuta.

JOVER, José María (1985): *Carlos V y los españoles*, Madrid,

Sarpe.

LADERO QUESADA, Miguel Ángel (1967): *Castilla y la conquista del Reino de Granada*. Valladolid, Universidad.

—(2002): *El primer oro de América. Los comienzos de la Casa de la Contratación de las Yndias (1503-1511)*. Madrid, Real Academia de la Historia.

—(2008): *Las Indias de Castilla en sus primeros años. Cuentas de la Casa de la Contratación (1503-1521)*. Madrid, Dykinson.

LANG, Mervyn Francis (1998): *Las Flotas de la Nueva España (1630-1710). Despacho, azogue, comercio*. Sevilla, Muñoz Moya Editor.

LEYDI, Roberto (1961): *Piratas, corsarios y filibusteros*. Barcelona, Editorial Maucci.

LOHMANN VILLENA, Guillermo (1997): *Historia Marítima del Perú, siglos XVII y XVIII*. Lima, Instituto de Estudios Histórico Marítimos del Perú.

LÓPEZ DE COCA CASTAÑER, José Enrique (1993): "El Reino de Granada como frontera: organización de su defensa durante el reinado de los Reyes Católicos (1492-1516)", en *La organización militar en los siglos XV y XVI*. Málaga, Cátedra General Castaño, pp. 93-109.

LÓPEZ DE GÓMARA, Francisco (2000): *Guerras del mar del Emperador Carlos V* (Estudio y edición de Miguel Ángel de Bunes Ibarra y Nora Edith Jiménez). Madrid, Sociedad Estatal para la conmemoración de los centenarios de Felipe II y Carlos V.

LORENZO SANZ, Eufemio (1986): *Comercio de España con América en la época de Felipe II*, Valladolid, Universidad de

Valladolid.

LOSADA, Ángel (1974): “Repercusiones europeas del Tratado de Tordesillas”, en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, T. II. Valladolid, pp. 217-233.

LUCENA SALMORAL, Manuel (1994): *Piratas, bucaneros, filibusteros y corsarios en América*. Madrid, Mapfre.

LUQUE TALAVÁN, Miguel (1998): “La avería en el tráfico marítimo-mercantil indiano: notas para su estudio (siglos XVI-XVIII”, *Revista Complutense de Historia de América*, Nº 24, Madrid, pp. 113-145.

MARTE, Roberto (1981): *Santo Domingo en los manuscritos de Juan Bautista Muñoz*. Santo Domingo.

MARTÍN GARCÍA, Alfredo (1999): “Entre el mar y la muerte. Procedencias, condiciones de vida y mortalidad de los navegantes en el Real Servicio (1776-1804)”, *Espacio, Tiempo y Forma, Historia Moderna*, T. 12. Madrid, pp. 415-442.

MARTÍN-MERAS, Luisa (2003): “Las enseñanzas náuticas en la Casa de la Contratación”, en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, pp. 667-693.

MARTÍNEZ; José Luis (1983): *Pasajeros a Indias*. Madrid, Alianza Universidad.

MARTÍNEZ CAMPOS, Carlos (1966): *España Bélica*. El Siglo XVI, Vol. I. Madrid, Editorial Aguilar.

MARTÍNEZ HIDALGO, José María (1961): *A bordo de la Santa María*. Barcelona, Diputación Provincial

MENA GARCÍA, María del Carmen (1998): *Sevilla y las flotas de*

Indias. La Gran Armada de Castilla del Oro (1513-1514). Sevilla, Universidad de Sevilla.

—(2003): “La Casa de la Contratación de Sevilla y el abasto de las flotas de Indias”, en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, pp. 237-278.

MERCADO, Tomás de (1985): *La economía del Descubrimiento*. Motril, Biblioteca de Cultura Andaluza.

MIRA CABALLOS, Esteban (1992): “Apuntes sobre la organización militar en el Caribe en la primera mitad del Siglo XVI”, *Temas Americanistas*, Nº 10, Sevilla, pp. 509-514.

—(1994): “La Armada de la Guarda de las Costas de Andalucía (1521-1525)”, *Andalucía y América*. Córdoba, pp. 77-88.

—(1998): *La Armada Guardacostas de Andalucía y la defensa de la Carrera de Indias (1521-1550)*. Sevilla, Muñoz Moya Editor.

—(1999)”La navegación entre España y América en la primera mitad del siglo XVI: algunas reflexiones”, *Revista de Historia Naval*, 62.16, Madrid, pp. 63-74.

—(2000a): “El sistema naval con América en tiempos de Carlos V: la Armada del Caribe”, en *El Emperador Carlos y su tiempo*. Sevilla, Cátedra General Castaño, pp. 557-573.

—(2000b): “La Armada del Reino de Granada (1492-1550): apuntes para su historia”, *Revista de Historia Naval*, Nº 68, Madrid, pp. 35-54.

—(2002): “Controversias sobre el sistema naval con América a mediados del siglo XVI. Los proyectos de Álvaro de Bazán”, *Iberoamericana*, Nº 7. Berlín, pp. 39-57.

MOLINA ARGUELLO, Carlos (1982): “Los pilotos andaluces en el Descubrimiento de la América Central”, *I Jornadas de Andalucía y América*, T I, Sevilla, pp. 215-251.

NADAL, Jordi (2001*): España en su cenit (1516-1598)*. Barcelona, Crítica.

NAVARRO GARCÍA, Luis (1966): “El puerto de Sevilla a fines del siglo XVI”, *Archivo Hispalense*, Nº 139-140. Sevilla, pp. 141-178.

O´DONNELL Y DUQUE DE ESTRADA, Hugo (Coord.) (2012): *Historia Militar de España*, Vol. III, T. I. Madrid, Ministerio de Defensa.

OLESA MUÑIDO, Francisco Felipe (1968): *La organización naval de los Estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*. Madrid: Instituto de Historia Naval.

ORTEGA LÓPEZ, Margarita (1997): “Protestas de las mujeres castellanas contra el orden patriarcal privado durante el siglo XVIII”, *Cuadernos de Historia Moderna* Nº 19. Madrid, pp. 65-89.

ORTEGA Y MEDINA, Juan Antonio (1992): *El conflicto anglo-español por el dominio oceánico (siglos XVI y XVII)*. Málaga, Editorial Algazara.

OTTE, Enrique (1959): «La Rochelle et Espagne. L`expedition de Diego Ingenio a l`île des Perles en 1528», *Revue D`Histoire Economique et Sociale*, vol. XXXVII, Nº 1, Paris, pp. 43-80.

—(1963): “Empresarios españoles y genoveses en los comienzos del comercio trasatlántico: la avería de 1507”. *Revista de Indias*, Madrid, pp. 519-530.

—(1988): *Cartas privadas de emigrantes a Indias*. Sevilla, Consejería de Cultura.

PARRY, John H. (1964): *Época de los Descubrimientos Geográficos*. Madrid.

PÉREZ, Joseph (2004): *Carlos V*. Madrid, Ediciones Folio.

PÉREZ-EMBID, Florentino (1944): "El almirantazgo de Castilla, hasta las capitulaciones de Santa Fe", en *Anuario de Estudios Americanos*, Vol. I. Sevilla, pp. 1-170.

—(1968): "Navegación y comercio en el puerto de Sevilla en la Baja Edad Media", *Anuario de Estudios Americanos*, vol. XXXV. Sevilla, pp. 43-93.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo Emilio (1992a): *Los hombres del Océano*, Sevilla, Gráficas del Sur.

—(1992b): "Oficiales y marineros en la Carrera de Indias (Siglo XVI)", *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, T. III, Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 27-55.

— (1997): *El hombre frente al mar: Naufragios en la Carrera de Indias durante los siglos XVI y XVII*. Sevilla, Universidad.

—(2015): "Los hombres de las rutas oceánicas hispanas en el siglo XVI", en *Actas de las Jornadas de Historia sobre el Descubrimiento de América*, T. III, Sevilla, Universidad Internacional de Andalucía, pp. 13-34.

PÉREZ-MALLAÍNA, Pablo E. y Bibiano TORRES RAMÍREZ (1987): *La Armada del Mar del Sur*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispanoamericanos, 1987.

PÉREZ DE TUDELA, Juan (1973): "La Armada de Vizcaya. Acerca de una razón de fuerza y otros argumentos en el acuerdo de Tordesillas", en *El Tratado de Tordesillas y su proyección*, T. I. Valladolid, 1973, pp. 33-92.

PÉREZ TURRADO, Gaspar (1992): *Armadas españolas de Indias*. Madrid, Mapfre.

PI CORRALES, Magdalena de Pazzis (1989): *Felipe II y la lucha por el dominio del mar*. Madrid, Editorial San Martín.

— (2001): "La Armada de los Austrias", *Estudis* Nº 27, pp. 23-51

—(2006):"Los tercios en el mar", *Cuadernos de Historia Moderna, anejos*, Vol. V. Madrid, pp. 101-134.

RENOUVIN, Pierre (1960): *Historia de las relaciones Internacionales*, T. I. Madrid, Editorial Aguilar.

REQUENA AMORAGA, Francisco (1997): *La defensa de las costas valencianas en la época de los Austrias*. Valencia, Instituto de Cultura Juan Gil-Albert.

RODRÍGUEZ DEMORIZI, Emilio (1945): *Relaciones históricas de Santo Domingo*, Vol. II. Ciudad Trujillo: Editora Montalvo.

RODRÍGUEZ LORENZO, Sergio M. (2012): La Carrera de Indias (La ruta, los hombres, las mercancías). Esles de Cayón, Colección Verba Volant.

RODRÍGUEZ MOREL, Genaro (1999): *Cartas del cabildo de Santo Domingo en el siglo XVI*. Santo Domingo, Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español.

—(2003): "Controles comerciales y alternativas de mercado en la Española. Siglo XVI", en *La Casa de la Contratación y la navegación entre España y las Indias*. Sevilla, Escuela de Estudios Hispano-Americanos, pp. 721-741.

RUMEU DE ARMAS, Antonio (1947): *Piratas y ataques navales contra las islas Canarias*, T I. Madrid, Instituto Jerónimo Zurita.

—(1988): “problemas en torno a la concesión de las Canarias Mayores por el Rey Enrique IV de Castilla a los Condes de Atouguía y Vila Real, vasallos de Portugal” *Anuario de Estudios Atlánticos*, Nº 34, Madrid-Las Palmas, pp. 355-387.

RUIZ POVEDANO, J. M. (1991): *El primer gobierno municipal de Málaga (1489-1495)*. Granada, Universidad de Granada.

SALVÁ, Jaime (1944): *La Orden de Malta y las acciones navales españolas con turcos y berberiscos en los siglos XVI y XVII*. Madrid: Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

SÁNCHEZ RUBIO, Rocío (1991): “Viajar a Indias en el siglo XVI. Preparativos y vicisitudes de los pasajeros extremeños”, *XX Coloquios de Historia de Extremadura*. Trujillo, en http://www.chde.org, s/p.

SANCHO MAYI, Hipólito (1943): *Historia del Puerto de Santa María. Desde su incorporación a los dominios cristianos en 1529 hasta el año de 1800*. Cádiz, Editorial Escelicer.

SANZ ALONSO, Beatriz (s/f): “El léxico de marinería: una fuente de la germanía y de la picaresca”, en *http: // www. Artifara.com/ rivista4/testi/marineria.asp*.

SCHÄFER, Ernesto (2003): *El Consejo Real y Supremo de las Indias*, 2 vols. Salamanca, Junta de Castilla y León.

SERRANO MANGAS, Fernando (1989): *Armadas y flotas de la plata (1620-1648)*. Madrid: Banco de España.

—(1991): *Naufragios y rescates en el tráfico indiano durante el siglo XVII*. Mérida, Sociedad Estatal Quinto Centenario.

SMOLKA CLARES, José (1993): “Las fuerzas navales del Reino de Granada. Una excepción en la organización militar española de

comienzos del Quinientos", en *La organización militar en los Siglos XV y XVI*. Málaga, pp. 31-36.

SZÁSZDI LEÓN-BORJA, István (1999): "El origen de la Armada de Vizcaya y el Tratado de Alcáçovas", en *Historia, Instituciones, Documentos*, 26. Sevilla, pp. 547-574.

TEMPÈRE, Delphine (2002): "Vida y muerte en alta mar. Pajes, grumetes y marineros en la navegación española del siglo XVII", *Iberoamericana* Nº 5. Berlín, pp. 103-120.

THOMAZI, Augusto (1985): *Las flotas del oro. Historia de los galeones de España*. Madrid, Editorial Swan.

TORRES RAMÍREZ, Bibiano (1981): *La Armada de Barlovento. Sevilla,* Escuela de Estudios Hispanoamericanos.

—(1982): "La defensa naval de las Indias durante el siglo XVI", en *América y la España del siglo XVI*, T, II. Madrid, C.S.I.C., pp. 115-125.

TORRES REBELLO, José (1943): *Crónicas del Buenos Aires colonial*. Buenos Aires.

TRUEBA GÓMEZ, Eduardo (1982): "La jurisdicción marítima en la Carrera de Indias durante el siglo XVI", *Anuario de Estudios Americanos*, Nº 39, Sevilla, pp. 93-131.

UTRERA, Fray Cipriano de (1950): *Historia Militar de Santo Domingo*. Ciudad Trujillo, autoedición

VARELA MARCOS, Jesús (1996): *El Tratado de Tordesillas en la política atlántica castellana*. Valladolid, Universidad de Valladolid.

VARGAS ALONSO, Francisco Manuel (1993): "Vizcaya en la guerra de Sucesión de Castilla", en *La Organización militar en los siglos*

XV y XVI. Málaga, pp. 25-29.

VARGAS-HIDALGO, Rafael (1998): *La batalla de Lepanto: según cartas inéditas de Felipe II*. Santiago, Ediciones Chile-América.

—(2002): *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo. Correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*. Madrid, Ediciones Polifemo.

VAS MINGO, Marta Milagros del y Concepción NAVARRO AZCUE (1992): “El riesgo del transporte marítimo del siglo XVI”, *Actas del Congreso de Historia del Descubrimiento*, T. III. Madrid, Real Academia de la Historia, pp. 579-614.

—y LUQUE TALAVÁN, Miguel (2000): “La avería de disminución de riesgos en el reinado de Carlos V”, en *El Emperador Carlos V y su tiempo*. Sevilla, Cátedra General Castaño, pp. 575-604.

VEITIA LINAJE, José (1981): *Norte de la Contratación de las Indias Occidentales*. Madrid, Comisión Argentina de Fomento Interamericano.

WRIGHT, Irene A. (1930): *Historia documental de San Cristóbal de La Habana en la primera mitad del siglo XVI*. La Habana.

ZUMALACÁRREGUI, Leopoldo (1945): “Contribución al estudio de la avería en el siglo XVI”, *Anales de Estudios Económicos*, Madrid, pp. 6-12.

APÉNDICES

APÉNDICE I

Relación de los ataques y saqueos cometidos en 1543 por una armada turca en las costas mediterráneas españolas y en las islas Baleares

“Lo que los turcos han hecho en el año de (15)43 en la costa de España y otras partes es lo siguiente: de la armada de turcos que vino en Francia pasaron a la costa de España hasta cincuenta velas, las treinta y seis de ellas galeras y, según han mostrado, para invernar en la dicha costa: han hecho asiento en la isla Formentera, que es entre Denia e Ibiza y Valencia.

La primera muestra que hicieron fue en el león de la luna de septiembre en Cataluña, quemaron a Palamós y a Rosa que son dos villas junto a la mar; no tomaron gente porque las desampararon.

De ahí partieron en la misma luna y salieron en la segunda muestra en Ibiza: allí no hicieron daño los turcos, antes los recibieron porque había dentro más de cinco mil hombres de pelea, algunos de los cuales salieron e hicieron embarcar los turcos mal de su grado; murieron algunos turcos. De ahí se volvieron a la Formentera, y de allí, en el lleno de la luna de octubre hicieron tercera muestra en Alicante, entraron en el puerto y pusiéronse a combatir una carraca que estaba en él la cual con el ayuda y socorro de la ciudad fue bastante para se defender y aun para los hacer retirar; los turcos volvieron la vía del Levante y quisieron

desembarcar a do dicen que es un monasterio de religiosas para saquear la Huerta de Alicante, que es una población al modo de las feligresías de Galicia porque cada uno tiene su habitación en su heredad. Fue la gente de allí tan determinada que con el socorro de Alicante fueron parte para les estorbar el desembarco. Esa misma tarde los turcos fueron a Villajoyosa que está cerca de la mar, y los vecinos de la dicha villa no les habiendo dado socorro el virrey de Valencia, y siendo avisados como los turcos venían, desampararon la dicha villa con todos sus bienes; los turcos la entraron y saquearon; duroles el saco tres días, llevaron mil quinientas cargas de harina, y mucho aceite, pasa(s), higo(s) y almendra(s) de Tramarin (y) más de veinte mil cántaros de vino y destruyeron todas las cosas que no pudieron llevar. Y de ahí se tornaron a la Formentera, hicieron cuarta muestra, la mitad de las galeras en Guardamar, y la otra mitad, en los Alambres de Almazarrón, y en todas estas muestras que han hecho no han mostrado intención de tomar ninguna fuerza sino buscar de comer y hacer daño. Los que fueron a Guardamar salieron a hacer daño hasta setecientos turcos. Un hijo de don Pero de Mazo Valenciano con hasta cien de caballo poco más o menos de Orihuela y Elche; se puso en celada tras el castillo de la dicha villa y los turcos, creyendo que la villa estaba desamparada, como no parecían ni sonaba gente en ella se subieron hacia la dicha villa, y con el poco sufrimiento que los de dentro tuvieron, los turcos sintieron que había gente y retiraronse hacia la mar, y entonces los de a caballo (se) movieron tras ellos y cogieron el escuadrón de los turcos antes que se juntase con la demás gente que desembarcaban de las galeras, y en este reencuentro murieron hasta 80 turcos y los demás se recogieron hacia la mar. Murió un caballero de Orihuela que se llamaba Rocamora.

Los que salieron en los Alumbres fueron a tomar un rebaño de carneros y el Marqués de Velez salió a ellos y mató hasta cien y de allí se tornaron a la Formentera. Tienese por cierto que en el lleno de la luna de enero harán algún daño y que la primavera nos pondrá en estrago.

El Marqués de los Vélez, como capitán general del Reino de Murcia, tiene hecho alarde en toda la frontera, desde Lorca a Remina, que hay cuarenta leguas o más, y apercibido treinta mil hombres de sus casas para (h)endir donde les fuere mandado.

Valencia, Xátiva y Algeciras y todos los lugares de la costa se velan y fortalecen, y está tan alborotada toda la gente porque demás del temor que se tiene de los turcos se hallan en el reino de Valencia sesenta mil casas de moriscos los cuales están muy recelosos de los cristianos viejos y ellos de los moriscos, que los cristianos desampararon los pueblos y han pasado las mujeres y niños a los lugares de las fronteras dentro en Castilla".

(Colección de Documentos de Martín Fernández de Navarrete. Publicado facsímil en *Revista de Historia Naval*, Nº 79. Madrid, 2002, págs. 100-104)

APÉNDICE II

Tipos de navíos utilizados en el siglo XVI

En la decimosexta centuria se utilizaron una gran variedad de buques, unos más afragatados, de fondo plano, que se usaban en las apacibles aguas del mediterráneo y otros redondos y de más calado que servían en aguas del Atlántico. En España los astilleros más conocidos eran los de Vizcaya y los de Barcelona. La Corona

siempre pretendió el desarrollo de una industria naval propia y la creación de una gran marina mercante. Y de hecho, aunque algunos de los barcos utilizados en la navegación indiana en los primeros años fueron de fabricación extranjera, lo cierto es que los Reyes Católicos pusieron un gran empeño para que se cargase preferentemente en navíos nacionales. Muchas de las galeras que surcaban en el Mediterráneo se construyeron en los astilleros catalanes pese a la decadencia que experimentaron en el siglo XVI. En cuanto a los buques atlánticos, los principales astilleros fueron siempre los vizcaínos pese a que los flujos comerciales confluían siempre en Sevilla. Los astilleros catalanes se abastecían de robles pirenaicos, mientras que los vizcaínos lo hacían de los robledales del cantábrico que ofrecían, al parecer, una madera recia para construir las quillas y las armazones de los buques. Había otras muchas especies de árboles cuya madera era aprovechada para la construcción naval: el cedro, el álamo, el pino, el laurel y hasta el espino. Incluso se usaban tipo de maderas distintos dependiendo de la parte del barco. Por ejemplo, los remos se preferían utilizar madera de laurel, mientras que para la tablazón se prefería el roble.

En el último tercio del siglo XVI, estos astilleros experimentaron cierta decadencia nos consta que, entre 1584 y 1586, se construyeron nada menos que medio centenar de navíos. Como es bien sabido, en todas las armadas y flotas solía ir una capitana que en ocasiones aparecía bellamente ornamentada para diferenciarla del resto. Precisamente, Francisco López de Gómara nos dejó una descripción de la galera real en la que fue Carlos V a la toma de Túnez en 1535 que no tiene desperdicio:

> “Tenía la galera veinticuatro banderas de damasco amarillo con las armas imperiales por toda ella, y un pendón a media popa, de tafetán carmesí que llevaba ocho piernas y treinta palmos en largo, con un crucifijo de oro, y otros dos casi de aquel tamaño a su lado con sendos escudos de las armas de Emperador, y así junto a una gran bandera blanca de damasco, sembrada de llamas y cálices

y aspas de San Andrés coloradas, con un letrero en latín al medio que quería decir: "gastará y quebrará el arco, quemará con fuego las armas y saetas". Y otras de damasco colorado del mismo grandor con Plus Ultra, escrito alrededor de las columnas que son la divisa del Emperador. Tenía también otra bandera de dos ramales en el antena con una espada y una celada y un escudo, y una letra latina que decía: "toma las armas y escudo y ven a me ayudar". Y otra en la gata, que llegaba al agua, con un gran ángel y un mote que decía: "envió Dios su ángel, que te guarde en todos tus caminos, y tres gallardetes que llaman, en los tres mástiles, de damasco colorado y de más de cinco varas en largo. El de medio con una estrella de oro y muchas llamas de fuego y un mote tal: "Señor, muéstrame tus caminos". Y los otros dos, que llamaban eslabones y pedernal, con muchas centellas de fuego que decían: "el fuego irá delante de él". Asimismo, estaba la sala y cámara de popa cubierta de tela de plata y oro y brocado de tres altos, sin otros parámetros de raso y damasco de diversos colores, que todo era rico y vistoso".

No menos impresionante debía ser la galera que Juan de Austria tripuló en la batalla de Lepanto. Fue construida en los astilleros de Barcelona, mientras que el programa iconográfico y decorativo lo desarrollaron en Sevilla, participando el humanista Juan de Mal Lara, el escultor Juan Bautista Vázquez "el Viejo" y el pintor Cristóbal de las Casas.

Los navíos más utilizados en el Atlántico fueron inicialmente la nao y la carabela. De hecho, ya Cristóbal Colón en su primera aventura descubridora llevó una nao –la *Santa María*– y dos carabelas –la *Pinta* o la *Pinta* y la *Niña*–. La nao fue un navío muy utilizado durante la Baja Edad Media, especialmente en el Cantábrico, tanto para la pesca de atunes en el norte como para el transporte de lana hasta las costas de Flandes. En la aventura indiana también jugará un papel fundamental sobre todo en las primeras décadas, siendo superado después por el gran buque de la navegación indiana que fue el galeón. Era un navío de bastante calado, que empleaba como tracción la fuerza del viento y que tenía bastante capacidad de carga. Tenía tres palos, en el mayor y el trinquete llevaba el aparejo redondo mientras que en la mesana, a

popa, utilizaba la vela latina. Disponía de una o dos cubiertas y dos castillos, uno a proa y otro a popa. La *Santa Maria* que llevó Cristóbal Colón en su primer viaje, pese a que tan solo pesaba cien toneladas la consideró el mismo como “muy pesada y no apta para el oficio de descubrir”.

La carabela era de origen portugués y jugó un papel notabilísimo en la época de los descubrimientos. De hecho en las primeras décadas dominó en la navegación atlántica hasta que, desde mediados del siglo XVI, fue siendo desplazada paulatinamente por el galeón. Era más pequeña que la nao, disponiendo solo de una cubierta, espolón en la proa y de una pequeña cámara para el capitán en la popa. Al igual que la nao disponía corrientemente de tres palos, equipados corrientemente con velas latinas aunque a veces colocaban en el palo mayor y en el trinquete sendas velas cuadradas. Era un navío muy versátil y muy marinero como reconocía el propio Cristóbal Colón, comparándola con la nao *Santa María*.

Sin embargo, como los corsarios acechaban cada vez más, se vio la necesidad de crear un buque de mayor porte concebido especialmente para resolver las necesidades bélicas. Se trataba del galeón que era un barco redondo, cuya quilla era el doble que su manga. Desde mediados del siglo XVI, se convertirá en buque por antonomasia de la navegación atlántica. Guardaba ciertas similitudes con la nao pero era de mayor porte, la arboladura estaba más desarrollada y alcanzaba una mayor velocidad. Decía Ramón Carande que lo que distinguía a los galeones era sus “elevados castillos de proa y en su alcázar”. En realidad, era una nao a la que se le había reforzado el casco y la jareta, se le habían elevado el castillo y el alcázar y se había armado a conciencia. Y en este sentido conocemos un documento harto elocuente que decía: “El

galeón *San Sebastián* se hizo nao para la India, puedese tornar a hacer galeón, aunque será con alguna costa”.

Al parecer, el termino *galeón* aludía en la época a un navío armado y pertrechado para la guerra. A veces se construyeron con cuatro palos para colocar un mayor número de velas y aprovechar mejor la fuerza del viento. Las proporciones fueron más o menos homogéneas durante el siglo XVI, la quilla medía dos veces y media más, y ésta última, era el doble del calado. Aunque también se podía utilizar como navío comercial, desde mediados de la centuria se fabricaron ya galeones específicamente pensados para el combate. Durante siglos se convirtió en el barco español por excelencia ya que combinaba su capacidad para cargar mercancías con su alta capacidad de fuego.

Por su parte, la urca era un navío redondo y de escaso calado de origen holandés. Fue concebido como buque de carga y por su lentitud era de difícil defensa ante un eventual ataque corsario. Las había de un tonelaje medio o bajo, de entre sesenta y doscientas toneladas, pero algunas superaban las quinientas toneladas.

Sin embargo, en mayo de 1571 Felipe II dispuso que las urcas que estaban preparadas para partir en la flota lo hicieran pero que en adelante no se permitiese su navegación a las Indias. Por su parte, el filibote se usaba con un fin parecido, pues, era ligero y de forma abombada lo que le permitía una gran capacidad de carga.

También surcaron los océanos otros navíos de pequeño porte, como los pataches. Se trataba de un navío de tan solo dos palos que se utilizaba en las flotas y armadas para comunicar órdenes entre los navíos, inspeccionar la costa o trasladar determinadas mercancías a puerto. A veces, se usó en las armadas, especialmente en la del Caribe y en la navegación de cabotaje.

Otros navíos pequeños que encontramos ocasionalmente, en este caso tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo, son las fustas, las saetías, las tartanas, las balandras, los pingues y las pinazas. La saetía la encontramos por ejemplo en la armada de Tierra Firme creada en 1578, que estaba formada por dos galeras y una saetía. Concretamente era una embarcación latina de una sola cubierta y uno o tres palos, aunque también llevaba remos. Se consideraba algo así como una hermana menor de la galera y se utilizaba con frecuencia para el transporte de mercancías. La fusta era un navío ligero y veloz, que disponía de velas latinas y de remos y que era utilizado tanto en el Atlántico como en el Mediterráneo. Apenas estaba artillado, disponiendo tan solo de una pieza, o a lo sumo, dos. Por sus características técnicas estaba a medio camino entre la galera y la saetía. En un documento de 1493 se decía que la Armada de Vizcaya debía llevar, además de carabelas, algunas fustas "para en tiempo de calma y para reconocer puertos y tentar calas…" Dos palos con velamen cuadrado o redondo tenía el bergantín, que se utilizaba tanto con fines comerciales como militares, pues, como tales se usaron por ejemplo en la defensa de las costas del Mar del Sur en 1580. Similar al bergantín pero de más tonelaje y con la vela mayor redonda era el paquebote.

La tartana, por su parte, era también una embarcación menor de un solo palo y velas latinas que se solía utilizar en la navegación de cabotaje. La balandra era muy similar a la tartana, un navío pequeño de un solo palo y una pequeña cubierta. El pingüe era de origen mediterráneo y disponía de un ensanchamiento en la bodega con el objetivo de proporcionar la mayor cabida posible. Y finalmente, la pinaza era una barcaza muy ligera que usaba tanto la vela como los remos para propulsarse. Se usó fundamentalmente con fines comerciales.

Las galeras y las galeazas fueron buques especialmente mediterráneos, aunque no son pocas las veces que los encontramos surcando los océanos. A finales del quinientos solía formar parte de las escuadras americanas porque, gracias a sus remos, eran rápidas frente a la piratería y podían actuar incluso cuando no soplaba el viento. De todas formas podemos decir que la galera fue para el Mediterráneo lo que la nao o el galeón para el Atlántico. El navío mediterráneo por antonomasia fue sin lugar a dudas la galera, que prácticamente siguió en activo, con muy ligeras modificaciones, hasta la aparición de los vapores. Así, pues, galeras y galeazas dominaron el Mediterráneo desde la Baja Edad Media. El primero de ellos, es decir, la galera, era un buque alargado y ligero, siendo la proporción de quilla y manga de siete a uno. Tenía una borda bastante baja y un calado reducido que apenas llegaba al metro y medio. Y era precisamente esta circunstancia la que lo hacía un navío muy adecuado para las tranquilas aguas mediterráneas y de gran utilidad para la guerra por su agilidad y rapidez. Disponía de entre veinticinco y cuarenta remos por banda aunque también llevaba velamen. Originalmente, tenía tan solo un árbol pero poco después lo común es que llevase tres. El timón se introdujo en la galera a finales del siglo XV, pues, con anterioridad se gobernaba a través de dos remos de pala ancha (Cadenas 1977: 83). Sus dimensiones máximas eran de cuarenta metros de eslora y entre cinco y seis metros de manga (Cerezo 1991: 120). Es decir la proporción entre quilla y manga solía ser de siete a uno. Se utilizaba para la guerra más que para el transporte ya que los galeotes o remeros limitaban mucho su capacidad de carga. De hecho podía transportar entre doscientas cincuenta y trescientas personas, la mitad de ellos remeros.

La galeota, era técnicamente similar a la galera pero más ligera, lo que la convertía en un navío idóneo para los piratas berberiscos y

turcos. Poseía un solo palo e iba artillada con dos o tres piezas de artillería. Transportaba a ciento sesenta personas, ochenta remeros y otros tantos marineros y militares.

La galeaza, en cambio, derivaba de la galera pero era de mayor prestancia y tamaño, pues mientras la galera podía tener cincuenta metros de quilla, la galeaza llegaba a setenta. Tenía remos y también tres palos para aprovechar el viento cuando se presentase la oportunidad. Las galeazas más conocidas fueron las venecianas. Se construyeron en los siglos XV y XVI y llevaban sesenta remos y un castillo grande en popa y otros más reducido en la parte de la proa. Álvaro de Bazán ingenió un tipo de galeaza que pretendía aunar las ventajas de la galera y el galeón. Era la galeaza navío que llevaba una arboladura similar al galeón, una buena capacidad de carga pero a su vez que fuese más veloz que las galeras y los galeones. Aunque algunas galeazas de este tipo navegaron por el Atlántico el proyecto como tal fracasó, probablemente porque su mantenimiento era muy superior al de los galeones.

APÉNDICE III

Relación de los principales corsarios del siglo XVI

-ALÍ PACHÁ (O BAJÁ): corsario turco que, en 1536, fue enviado al frente de una armada otomana por el gobernador de Argel, Azán Aga, a saquear la costa mediterránea española. Robó en Valencia, Villajoyosa (Alicante) y Almazora (Castellón). Cuatro años después estaba al frente de otra escuadra corsaria, atacando el puerto de Gibraltar. En la batalla de Lepanto encontramos un Alí Bajá o Pachá al frente de uno de los escuadrones turcos, pero seguramente debe ser otra persona del mismo nombre, quizás un

hijo.

-**ALÍ PORTUC:** corsario y lugarteniente de la armada otomana. En 1563 partió de Constantinopla con quince galeras a las que se unieron poco después otras ocho. Desembarcó en el cabo de Otranto mil jenízaros, que saquearon todo lo que encontraron a su paso. Ante la presencia de una compañía de caballería de Pedro de Portocarrero se reembarcaron con el botín.

-**BARBARROJA, Horruch y Haradín:** los hermanos Horruch y Haradín eran naturales de Mitilene, en la isla de Lesbos, situada junto al mar Egeo. Su padre aunque turco de adopción era de origen griego. Se iniciaron en el corso con una pequeña fusta que compraron entre los dos y con el botín que obtenían fueron haciéndose con un mayor número de buques. Horruch estableció su dominio en 1504 sobre Túnez, a cambio de un quinto de las presas que debía pagar a este sultán. Y desde esa fecha sus ataques a las costas mediterráneas españolas y a los buques que en esas aguas se movían arreciaron. En 1518 murió en Tremecén, sin embargo, la tranquilidad duró poco porque tomó el relevo su hermano Kheyr-ed-din, conocido por los españoles como Haradín. Al parecer, era ollero y fue su hermano el que lo hizo marinero, otorgándole la capitanía de una de sus fustas. En 1533 recibió el título de capitán de la flota otomana que superaba el centenar de navíos, la mayoría galeras. Se trata de una muestra más de la fina frontera existente en esta época entre corsarismo y enfrentamientos de armadas nacionales. Como capitán general de la armada turca o como corsario lo cierto es que durante décadas acosó a los navíos españoles en el Mediterráneo. Estuvo durante décadas hostigando los puertos de ese mar y atacando navíos. Salvó su vida milagrosamente en el asalto de Carlos V a Túnez con veinticinco mil soldados. La ciudad fue masacrada y veinte mil

cristianos cautivos liberados, sin embargo, Haradín consiguió escapar con un puñado de hombres. En agosto de 1546 moría en Constantinopla con más de ochenta años este casi legendario corsario. Sorprende que España, que entonces era la primera potencia mundial, no fuese capaz de capturarlo o de matarlo pese a que burló y cuestionó durante décadas su poderío en el Mediterráneo. López de Gómara, que lo califica de “gordo”, “cruel”, “avariento” y lujurioso”, dice que murió riquísimo y dejó por heredero a su hijo Hazán Barbarroja.

-**CACHADIABLO, Haidin:** uno de los mandos corsarios que estuvieron al servicio de Barbarroja. En torno al año de 1520 lo envió al frente de una armada de diecisiete fustas y galeotas a atacar las costas mediterránea española. Según el cronista Prudencio de Sandoval asaltó sin oposición la villa de de Badalona. Nuevamente, en 1529 lo encontramos asolando las costas valencianas e Ibiza con una escuadra de once velas. Poco después infringió una severa derrota a la Armada Real del Reino de Granada, en la que murió su capitán general Rodrigo de Portuondo.

-**CARAMAMI:** corsario al servicio del Imperio turco que en 1540, con una armada de dieciséis galeras, fingiendo ser la Armada Real de España, desembarcó en Gibraltar y saqueó la ciudad. La llegada de un batallón de caballería de Jerez los obligó a reembarcarse rumbo al peñón de Vélez de la Gomera. Pocas semanas después, en torno al mar de Alborán, se topó con la Armada Real de Galeras, capitaneada por Bernardino de Mendoza, y murió en dicho combate.

-**CAVENDISH, Sir Thomas:** corsario inglés de origen noble. En 1586 zarpó de Inglaterra rumbo al estrecho de Magallanesm, atacando poco después el puerto chileno de Quintero y el peruano

de Arica, ambos en la costa del Pacífico. Posteriormente se dirigió a Filipinas y de ahí a Inglaterra, convirtiéndose en la tercera expedición que consiguió dar la vuelta al mundo.

Nuevamente, en 1591 se dirigió con el su galeón, de nombre *Desiré,* a Brasil, donde saqueó la localidad de Santos. Después continuó los saqueos por el estrecho de Magallanes. Iba a bordo en esta expedición el poeta y médico Thomas Lodge, quien al parecer escribió en su travesía su novela *A Margarite of America*. Tras casi dos años de andadura, en junio de 1593, sir Thomas Cavendish regresó a su tierra natal con la tripulación diezmada y sin grandes beneficios con los que engrosar su fortuna.

-**DRAGUT:** con este nombre conocían los españoles al pirata berberisco Dorgut Arraez. Tuvo una actividad trepidante como corsario y como mando de la escuadra otomana. Comenzó su actividad por su cuenta para luego pasar al servicio de Haradín Barbarroja. Sobre Dragut escribió López de Gómara lo siguiente: “Era de Xarabalac, una aldea de la (A)Natolia. Anduvo de paje de un capitán corsario, del cual lo hubo Haradín Barbarroja. A(l) cabo de mucho tiempo fue capitán de una galeota, siendo ya Barbarroja Baja, y vino a ser capitán de los corsarios cuando lo prendió, en Giralat, Juanetín de Oria. Estuvo preso más de tres años en las galeras de Andrea de Oria. Rescatolo Barbarroja por tres mil ducados…”.

Una vez liberado, Barbarroja le entregó una fusta, y tras estar de rapiñas por el Adriático se fue construyendo toda una flota, que llegó a superar la veintena de bajeles. Al parecer, tenía su base de operaciones en Túnez y en las cercanías al puerto de Djerba. En la primera mitad del siglo XVI saqueó numerosos puertos, especialmente de la costa italiana, y atacó decenas de buques mercantes. Doria lo capturó y fue condenado a servir de galeote

durante cuatro años que no llegó a cumplir porque fue redimido por tres mil ducados. Después fue nombrado almirante de la armada otomana, muriendo en 1565 en el sitio de Malta.

-**DRAKE, Sir Francis:** a juzgar por la documentación los españoles castellanizaban su nombre y lo conocían como Francisco Draque. Fue uno de los corsarios ingleses más afamados de todos los tiempos. Sus grandes éxitos como corsario se debieron, primero, a su capacidad y audacia en la mar, y segundo, a que dispuso de unas armadas bien pertrechadas y unas tripulaciones muy disciplinadas, aspecto este último absolutamente inusual en este tipo de armadas. Nacido en torno a 1540 en una familia de labradores, se introdujo primero en el negocio negrero para desde la década de los setenta convertirse en corsario. Combinó perfectamente sus actividades como mercader de esclavos negros con los de audaz pirata. Saqueó numerosos puertos americanos, las islas Canarias y las costas peninsulares. En 1572 incendió la ciudad de Portobelo y al año siguiente Veracruz. Entre 1578 y 1581 dio la vuelta al mundo, tras lo cual fue nombrado caballero por la reina de Inglaterra. Su mayor osadía se produjo en 1589, cuando intentó tomar los puertos de La Coruña y Lisboa con una gran armada de nada menos que ochenta buques. Murió en Portobelo en 1596.

-**FLEURY, Jean:** corsario de origen florentino establecido en Francia. Era conocido en España como Juan Florín. En la década de los veinte del XVI protagonizó no pocos ataques a flotas españolas. Sin embargo, pasó a la historia por tomar en 1521 varios de los buques que transportaban los tesoros de la cámara de Moctezuma que Hernán Cortés enviaba al Emperador. En 1527 fue hecho prisionero y poco después ajusticiado, tras confesar haber hundido más de un centenar y medio de navíos.

-**HAWKINS, John:** corsario inglés, nacido en 1532 y perteneciente a una familia de comerciantes. Desde la década de los sesenta se dedicó fundamentalmente a asaltar navíos negreros y a revender su carga en las colonias españolas. Es el prototipo de corsario contrabandista. Posteriormente fue oficial de la Armada Real inglesa, luchando como tal en la celebre batalla de la Invencible. Falleció en alta mar en 1595, cerca de Portobelo, cuando acompañaba a Drake en una de sus expediciones.

-LE CLERC, François: corsario francés, el primero de toda una serie de corsarios denominados “Pierna de Palo”. En 1553 obtuvo del rey de Francia la patente de corso. Tomó parte en diversos asaltos a puertos americanos y a las islas Canarias.

-OCHALÍ: con este nombre conocían los españoles al corsario y almirante turco Uluj-Alí. Uno de los más experimentados marinos del Imperio otomano, fue gobernador de Argel y jugó un papel decisivo en la derrota española de los Gelves, en 1560. Pese a la derrota de la armada turca, tuvo un papel muy destacado en la batalla de Lepanto.

-RALEIGH, Walter: corsario inglés con formación universitaria realizada en Oxford. En 1595 asaltó Santo Tomé en la Guayana, donde volvió en 1617, sufriendo una gran derrota. En 1618 regresó a Inglaterra donde fue acusado de traición por piratería y condenado a la horca.

-ROBERBAL, Señor de: su nombre era Jean-François de la Rocque de Roberval, un corsario de ascendencia noble de origen francés. Tomó parte en espectaculares asaltos como el de Santa Marta o Cartagena de Indias, aunque fracasó en su intento de apoderarse de La Habana.

-SORE, Jacques: corsario francés que en la década de los

cincuenta asoló diversos puertos indianos. En 1554 tomó Santiago de Cuba y en 1555 Santa Marta y La Habana.

-WINTER, William: corsario de origen inglés, más conocido como Mustafá. En 1558 atacó con cuarenta buques la isla de Menorca. Tras rendir la fortaleza de la Ciudadela, arrasó la isla, matando a unos y esclavizando a otros. Cientos de cristianos que vivían en Menorca fueron sometidos a esclavitud.

(Fuentes: GOSSE 2003; LEYDI 1961; LUCENA 1994; LÓPEZ DE GÓMARA 2000; SALVÁ 1944; VARGAS-HIDALGO 2002)

GLOSARIO BÁSICO

-**APAREJAR:** preparar el buque para navegar, dotándolo de su arboladura, palos, vergas y jarcia.

-**APRESTAR:** sinónimo de aparejar, es decir, preparar el buque para hacerse a la mar.

-**ARBOLADURA:** conjunto de palos y vergas de un buque.

-**ASTROLABIO:** instrumento de navegación que servía para orientarse en el océano, mediante la observación de los astros.

-**BABOR:** costado izquierdo de una embarcación, mirando de popa a proa.

-**BAUPRÉS:** palo horizontal o inclinado hacia arriba que se colocaba en la proa de los barcos.

-**BITÁCORA:** caja en la que se colocaba la brújula.

-**BIZCOCHO:** torta de harina de trigo dura, doblemente cocida y sin levadura que duraba largo tiempo. Por ello, se convirtió en un alimento básico para las tripulaciones de los buques.

-**CABOTAJE:** también llamada navegación de bajura. Se realiza sin perder de vista la costa.

-**CARENAR:** reparar el casco del bajel.

-**CHUSMA:** se denominaba así a los remeros de las galeras, que podían ser los llamados remeros de buena boya (del italiano *buona voglia*), que estaban asalariados; los galeotes, que eran los condenados a galeras; y los esclavos. La gratuidad de parte de

estos remeros resultó fundamental para el sostenimiento económico de estos navíos.

-**COMITRE:** junto con el piloto, era uno de los cargos técnicos más destacados de la galera. Su misión fundamental consistía en controlar y dirigir la propulsión manual de los buques de remos.

-**CONSERVA:** navegación de varios buques en convoy. El término se sigue utilizando en la actualidad.

-**DERROTA:** rumbo que sigue un navío o una escuadra.

-**ESLORA:** longitud del buque.

-**ESTRIBOR:** costado derecho de la nave, mirando desde popa.

-**JARCIA:** aparejo de un buque.

-**MANGA:** anchura del bajel.

-**MESANA:** palo de popa.

-**PERTRECHAR:** armar un bajel.

-**POPA:** parte posterior de un navío.

-**PROA:** parte delantera del buque.

-**TRINQUETE:** palo de proa.